

LA POLITIQUE FERROVIAIRE DES CANTONS DE VAUD, VALAIS ET FRIBOURG

EN FAVEUR DU TUNNEL DU SIMPLON

(1852 - 1887)

Mémoire présenté à la faculté des Lettres

de l'Université de Fribourg/ Suisse

pour obtenir le titre de

licencié ès lettres

par

Christian Métraiiller

Chalais

1978

Bibl. cant. VS Kantonsbibl.



1010025627

TB 4083

TB 4023



80/2014

AVANT-PROPOS

Le percement du tunnel du Simplon constitue un événement historique d'une portée nationale et internationale non négligeable. Il fut, sans aucun doute, l'un des grands moments de l'histoire des chemins de fer suisses.

A l'instar du tunnel du Gothard, le Simplon a donné lieu à de nombreuses négociations qui s'étendirent durant la deuxième partie du XIXe siècle. Pendant cette période, ce grand projet de percement à travers les Alpes dut lutter contre des difficultés techniques considérables, contre ses concurrents suisses (Grimsel, Splügen, Lukmanier etc...), battre en retraite face au Gothard en 1869, voir ses espoirs disparaître devant les problèmes financiers énormes des compagnies de chemin de fer, essuyer le refus d'une subvention française et accepter de maigres subsides de l'Italie. Malgré tous ces déboires, le Simplon fut inauguré en 1906.

Ce succès fut l'oeuvre de personnalités politiques, d'entreprises ferroviaires, d'établissements bancaires, d'ingénieurs de renom, mais elle fut aussi le résultat d'une politique menée par les cantons romands depuis le début de l'ère des chemins de fer en Suisse. C'est sur l'action de ces derniers que se sont portées nos recherches. Pour pouvoir mieux cerner cet aspect, nos investigations vont se réduire à l'examen de la politique ferroviaire individuelle et collective des trois cantons qui constituèrent le noyau du mouvement simploniste: Vaud, Valais et Fribourg. Nous avons dû aussi limiter notre étude dans le temps en ne considérant que la période allant de 1852 à 1887, date qui marque le moment décisif de l'action des trois cantons en faveur du Simplon.

Nous n'avons pas l'ambition de mettre en évidence tous les détours de la politique ferroviaire des trois Etats. Mais, à la lumière des sources officielles, des publications de l'époque, des rapports publiés par les compagnies de chemin de fer et de la presse, nous allons tenter de dégager les moments forts et les divers motifs qui ont amené les gouvernements cantonaux à accorder en 1887 une subvention en faveur du Simplon.

Tout au long de ce travail, nous considérerons surtout le point de vue des pouvoirs publics et nous passerons souvent sous silence l'action des institutions privées, quoique, bien souvent, les deux soient intimement liés.

Vous trouverez en annexe quelques éléments biographiques concernant toutes les personnes citées dans le texte.

Nous ne pouvons terminer ce bref avant-propos sans remercier les personnes qui ont mis gracieusement à notre disposition les sources indispensables à cette étude: M. Paul Perrin, ancien chef d'exploitation des CFF, la Direction du 1er arrondissement des CFF à Lausanne et son archiviste M. Cornu, M. Grégoire Ghika, archiviste de l'Etat du Valais et les employés des bibliothèques de Lausanne, Fribourg et, tout spécialement, de Sion.

Notre reconnaissance va aussi à M. Roland Ruffieux qui a dirigé ce travail et à M. Bernard Prongué qui nous a prodigué ses conseils.

INTRODUCTION

L'Europe connaît au XIXe siècle un bouleversement de ses moyens de transport. L'un des facteurs essentiels de cette révolution est, sans aucun doute, la naissance du chemin de fer. Le rail va exercer sur les activités humaines une influence déterminante en transformant les conditions de vie des habitants. En Suisse, il peut être considéré comme l'élément essentiel de la prospérité économique.

Cette grande aventure voit le jour en Angleterre où, grâce à l'ingénieur Stephenson, le premier train circule dans le pays en 1825. Son initiative se répercute sur tout le continent puisqu'en 1840 des voies ferrées font leur apparition en France, en Allemagne, en Russie, en Belgique, en Autriche, en Hollande et en Italie.

Cette fièvre ferroviaire atteint la Suisse vers 1830. Il est difficile, dans cette ancienne Confédération de cantons souverains où les douanes intérieures existent encore, d'établir une voie ferrée intercantonale ou nationale. Pourtant, dans chaque Etat confédéré, les discussions vont bon train et des projets de construction de chemin de fer prennent naissance, si bien qu'une première ligne, reliant Zurich à Baden, est réalisée en 1847.

La question prend une forme nouvelle en 1848 avec la formation de l'Etat fédératif et l'introduction de la Constitution qui établit l'unification économique du territoire, rendant ainsi plus aisée l'exploitation de voies ferrées intercantionales. Lors de la session du Conseil National de novembre 1849, Alfred Escher dépose une motion demandant au Conseil fédéral de présenter un rapport sur l'établissement d'un réseau de chemins de fer en Suisse. Une question se pose à l'exécutif fédéral: qui va construire les chemins de fer ? La Confédération ou les cantons et les entreprises privées ? Afin de résoudre ce problème, l'autorité fédérale charge les ingénieurs anglais Swinburn et Stephenson d'étudier un plan de réseau national.

Leur rapport (1), déposé en 1850, propose la construction de la fameuse "croix ferroviaire" composée de l'axe S.O. -N.E. qui devrait relier le Lac Léman au Lac de Constance, en passant par Morges, Yverdon, Soleure, Zurich, Winterthur, Romanshorn et Rorschach, avec un embranchement pour Berne, Coire et Schaffhouse et de l'axe Nord-Sud reliant Bâle à Lucerne via le Hauenstein, Aarbourg. Le Tessin serait doté d'une seule ligne, de Biasca à Locarno. Le croisement de ces deux tracés se ferait à Olten,

ville préférée à Berne pour des raisons de facilité de construction.

Les deux experts estiment, en outre, qu'il faut utiliser au maximum les cours d'eau et les lacs, car il est actuellement inutile de construire des lignes ferroviaires le long des voies d'eau, alors que l'on peut utiliser le bateau à vapeur pour le trafic des personnes et des marchandises. Quant au passage des Alpes, il n'est envisageable que dans un lointain avenir. Seul le Lukmanier peut éventuellement être utilisé au moyen d'une combinaison de tunnels et de plans inclinés.

Ce rapport est très défavorable à toute la Suisse romande, puisqu'il exclut, dans son projet, l'établissement de lignes dans les cantons de Fribourg et du Valais et ne dessert le canton de Vaud que par le tracé Morges-Yverdon, laissant à l'écart la ville de Lausanne.

Mais heureusement pour l'Ouest de la Suisse, l'Assemblée fédérale repousse le projet du Conseil fédéral de faire construire les chemins de fer en commun par la Confédération et les cantons, mais abandonne leur réalisation à l'initiative des cantons et des entreprises privées. Ainsi naît la célèbre loi fédérale concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse du 28 juillet 1852. En voici les principaux articles:

"Art. 1. Le droit d'établir des chemins de fer sur le territoire de la Confédération et de les exploiter demeure dans la compétence des Cantons et peut-être concédé à l'industrie privée.

Art. 2. Les concessions à des particuliers ou à des compagnies pour la construction de chemins de fer seront accordées par les Cantons. Elles devront toutefois être approuvées par la Confédération.

Art. 17. Si un canton refuse l'autorisation nécessaire pour l'établissement sur son territoire d'une ligne qui intéresse la Suisse ou une partie considérable du pays, sans entreprendre elle-même la construction de cette ligne, ou lorsqu'un canton entraverait d'une manière notable l'établissement ou l'exploitation d'une ligne, l'Assemblée fédérale aura le droit d'intervenir..." (2)

Fort de ce principe et à l'instar de leurs voisins, les cantons de Vaud, Valais et Fribourg vont se lancer dans la grande aventure ferroviaire, octroyant des concessions sur leur territoire en général à des techniciens et des capitalistes étrangers et ouvrant la voie aux spéculations financières et, parfois, à de retentissantes faillites. Courageusement et au

prix de grands sacrifices, ils parviendront en l'espace de trente ans à doter leur canton d'un réseau très convenable.

Dès le début de la construction des lignes, les diverses compagnies ferroviaires prennent conscience que l'exploitation ne peut être vraiment rentable qu'à la condition d'établir une voie à caractère international et, de ce fait, elles vont être rapidement confrontées au problème de la traversée des Alpes:

"Le problème des chemins de fer en Suisse s'est révélé dès le début être aussi un problème du chemin de fer à travers les Alpes. Suivant les voies ouvertes par le commerce et le transit, les promoteurs des chemins de fer se préoccupèrent, dans leurs premiers plans déjà, de franchir l'obstacle que la nature dressait devant eux, nous voulons dire la chaîne des Alpes. A la vieille rivalité qui opposait les divers cols alpestres et les cantons intéressés, vint s'ajouter une concurrence entre les projets de chemin de fer franchissant les Alpes." (3)

Bien qu'en 1850, le réseau ferroviaire européen s'étende déjà sur près de 25'000 kilomètres, aucune ligne cependant ne franchit les Alpes. Pourtant, de nombreux projets de traversée des Alpes s'élaborent en Suisse comme à l'étranger. Le Conseil fédéral est favorable à un passage permettant de relier le Tessin au reste de la Suisse, en utilisant, par exemple, le Gothard ou le Lukmanier. Cette manière de voir les choses n'est pas dans l'intérêt des cantons romands, notamment de Vaud et du Valais qui songent déjà à une liaison avec l'Italie par le Simplon. Une lutte à laquelle vont se mêler les puissances étrangères voisines de la Suisse va s'ouvrir entre les cantons intéressés aux différents passages alpins. En effet, il est évident que le percement des Alpes est irrémédiablement lié à l'accord et à l'aide financière des pays intéressés à ce projet. C'est pourquoi, les gouvernements cantonaux vont entrer en pourparlers avec eux. Pour mieux saisir la situation, jetons un rapide coup d'oeil sur les grandes lignes de la politique ferroviaire de l'Allemagne, de l'Italie, de l'Autriche et de la France vis-à-vis de la traversée des Alpes, au début des années 1850.

Au Nord, l'Allemagne, morcelée en 38 Etats, forme une confédération dirigée par l'empereur d'Autriche. A l'image des cantons suisses, chaque Etat poursuit sa propre politique ferroviaire. La situation change en 1866 avec l'unification du pays. Son artisan Bismarck va faire étudier une liaison par rail reliant le Reich à l'Italie à travers la Suisse.

Il va de soi que le projet du Simplon ne l'intéresse pas.

Au Sud, l'Italie n'est pas encore unifiée. Le Nord du pays est dominé par le royaume de Piémont-Sardaigne qui englobe la Savoie. La Lombardie et la Vénétie font partie intégrante de l'empire autrichien. Fidèle à un programme ferroviaire esquissé par son roi Charles-Albert et poursuivi par Cavour, le royaume sarde cherche dès 1846 à relier son port de Gênes à Lyon, Paris et Genève, en passant par sa capitale Turin et par un tunnel au Mont-Cenis. Cette voie de communication permettrait de relier la Savoie à la péninsule italienne et de favoriser le port de Gênes au détriment de celui de Marseille. Cavour est favorable à l'amélioration de la liaison routière par le Saint-Bernard au moyen d'un tunnel, mais refuse le passage d'une voie ferrée afin de ne pas faire concurrence au Mont-Cenis. Il cherche d'abord à établir une liaison avec la Suisse et l'Allemagne par Novare, Arona ou Gozzano, Pallanza, Locarno et le Lukmanier, puis, jugeant ce projet situé trop près de la frontière autrichienne, il préfère étudier un projet par le Grimsel (4). Le Simplon ne l'intéresse pas puisqu'il aboutit en Lombardie et à Milan, ville autrichienne.

L'Autriche, qui inaugure en 1854 le premier tunnel ferroviaire d'Europe (le Semmering), envisage la création d'une liaison entre l'Allemagne et Venise par le Brenner et entre l'Allemagne et Milan par le Splügen.

La France n'est intéressée au passage des Alpes que pour ses relations avec l'Italie. Disposant bientôt du Mont-Cenis, elle ne songera au Simplon qu'au début des années 1870.

La situation européenne change quelques années plus tard, avec l'unification de l'Allemagne et de l'Italie. Le retour de la Savoie à la France fait du tunnel du Mont-Cenis une voie internationale, franco-italienne. Comme la Lombardie est donnée par la France au royaume sarde, le passage du Simplon aboutit alors à un territoire unifié.

En Allemagne, Bismarck va chercher, pour des motifs politiques et économiques, à relier son pays avec les plaines du Pô en utilisant le passage franchissant les Alpes sur un territoire neutre.

Ces quelques considérations générales nous permettent de constater que, vers 1850, les puissances étrangères ne semblent guère intéressées par le Simplon. Au contraire, à la même époque, les gouvernements vaudois et valaisans étudient des projets de réseau dont le passage des Alpes sera

le complément indispensable. Le canton de Fribourg agira sans le savoir dans le même sens. Il prendra conscience plus tard de l'importance de ce passage pour l'avenir de ses lignes.

La lutte des trois cantons romands en faveur du Simplon commence ainsi dès 1852. Elle va durer un demi-siècle avec un moment décisif en 1886 - 1887 : la votation de subventions cantonales pour ce projet.

Chapitre I : LES DEBUTS DU CHEMIN DE FER DANS LES CANTONS DE VAUD

VALAIS ET FRIBOURG

Dès la promulgation de la loi de 1852 sur l'établissement et l'exploitation des chemins de fer, les gouvernements des trois cantons romands se mettent à la recherche de capitaux et de concessionnaires suisses ou étrangers, capables de pouvoir entreprendre la construction des premières voies ferrées sur leur territoire. Désirant voler de leurs propres ailes, les trois cantons vont mener d'abord une politique ferroviaire indépendante les uns des autres. Cette manière d'agir va rapidement donner lieu à des conflits intercantonaux quant au choix des tracés et va favoriser une concurrence ruineuse entre les différentes compagnies.

Déjà lors des premiers pourparlers, on songe en pays vaudois et valaisan à établir une ligne ferroviaire à caractère international, utilisant le territoire des deux cantons pour relier la France à l'Italie ou, pour les plus ambitieux, l'Angleterre au canal de Suez, en traversant les Alpes, au Simplon.

Le gouvernement fribourgeois se préoccupe d'abord de favoriser l'établissement d'un chemin de fer desservant le mieux possible toutes les contrées du pays et pouvant relier les chefs-lieux vaudois et bernois en passant par Fribourg.

A. LA CREATION DE L'AXE FERROVIAIRE JOUGNE - MASSONGEX

Dès 1852, le canton de Vaud poursuit une politique ferroviaire précise. Il veut établir une liaison directe de Genève à Zurich et vers l'Allemagne en passant par Morges et Yverdon. Il envisage aussi la création de l'axe Paris-Milan par Dijon, Censeau, Jougnes, Ballaigues, Orbe, Yverdon, Lausanne et la traversée des Alpes au Grand-Saint-Bernard ou au Simplon. Le trafic Paris-Genève pourra aussi emprunter les voies ferrées vaudoises, le trajet étant plus court que par Mâcon et Culoz (1).

1. La fondation de la Compagnie de l'Ouest des Chemins de fer Suisses

Le 8 juin 1852, le Grand Conseil vaudois accorde à l'ingénieur Sulzberger de Frauenfeld la concession de la ligne Morges-Yverdon avec un embranchement pour Lausanne (2). Ratifiée le 17 août 1852 par l'Assemblée fédérale, elle ne bénéficie pas de subvention de la part du canton, que ce soit en nature ou en argent. En septembre, M. Sulzberger cède la concession à

M. Thomas de Londres qui en fait l'apport à une compagnie anglaise. Ainsi prend naissance la Société anonyme de l'Ouest des chemins de fer suisses (O.S.). Ses statuts sont approuvés par les autorités vaudoises le 27 novembre 1852 (3).

En juin 1853, le Grand Conseil vote un décret portant la concession pour la construction d'une voie ferrée de Morges à la frontière genevoise, d'Yverdon à la frontière bernoise en passant par Estavayer, Payerne, Avenches, Morat, Laupen, de Jougne à la jonction de la ligne Morges-Yverdon et de Lausanne à St-Maurice (4).

Privée d'une aide financière de l'Etat, la compagnie O.S. connaît rapidement des difficultés qu'elle va résoudre à l'aide d'un arrangement avec le Crédit Mobilier à Paris (5). En juillet 1855, le premier train circule entre Yverdon et Morges. Mais des problèmes d'un autre ordre surgissent au sujet de la continuation du chemin de fer sur le territoire fribourgeois en direction de Berne. C'est le début de la lutte acharnée que vont se livrer les deux cantons au sujet du tracé de leurs chemins de fer. Cet antagonisme montre clairement qu'à la naissance de l'ère du rail, les Etats vaudois et fribourgeois sont bien loin d'être animés de l'esprit de collaboration qui va être le leur, trente ans plus tard, lorsqu'il s'agira d'octroyer une subvention en faveur du Simplon.

2. L'aide du canton de Vaud à la ligne Jougne-Massongex (1856)

En 1856, une votation du parlement vaudois va montrer nettement le désir du canton de favoriser les voies d'accès aux abords du Simplon. Face aux difficultés financières de la compagnie O.S. et vu l'importance pour le canton d'une voie ferrée reliant la France à l'Italie, le Conseil d'Etat décide, en mars 1856, de présenter au parlement cantonal un projet de subvention pour la ligne Jougne-Massongex (6). Cette ligne est divisée en trois tronçons (7) :

- Jougne (frontière française) - jonction de la ligne Yverdon-Morges (25 km)
- Lausanne - Villeneuve (26 km)
- Villeneuve - Massongex (frontière valaisanne)(20 km)

Par ce projet de décret, l'Etat s'engage à donner au premier de ces tronçons, à titre de subvention, tous les bois et terrains nécessaires, avec une annuité de Fr. 100'000.-- pendant 12 ans. L'exécution de cette partie

est subordonnée au raccordement possible avec les lignes françaises (8).

La deuxième partie bénéficie d'une aide gratuite en bois et terrains moyennant, en retour, de la part de la compagnie, un montant d'un million de francs en dix annuités (9). Le canton demande sa construction dès que le passage des Alpes est assuré par le Simplon ou le Saint-Bernard (10).

Une subvention en bois et terrains est attribuée au troisième tronçon, moyennant son exécution immédiate (11).

"En accordant cette concession et les subventions, le Grand Conseil avait essentiellement en vue d'assurer au réseau vaudois et au pays les avantages d'un grand transit entre le nord-ouest de l'Europe et l'Italie au moyen du prolongement de cette ligne par le passage des Alpes. C'est la même perspective qui avait engagé la Compagnie de l'Ouest à se charger de cette construction onéreuse d'une ligne dont le simple trafic local ne pouvait suffire à couvrir les frais d'établissement et d'exploitation. Il était donc certain que le canton de Vaud ferait tout ce qui dépendrait de lui pour assurer à la ligne Jougne-Massongex une jonction avec le réseau italien sans laquelle elle ne pouvait devenir rémunératrice." (12)

Après une rapide analyse du débat au Grand-Conseil, on constate que la majeure partie des députés est favorable à l'octroi de ces subventions. Le rapport de la commission insiste sur le caractère international de la ligne qui doit être le lien entre la France et l'Italie en rappelant que le canton de Vaud a déjà oeuvré pour cette ligne en votant une subvention pour le tunnel de Menouve (1854) (13). La confiance au percement du Simplon est grande. Ce tunnel est considéré par beaucoup comme plus avantageux que les autres souterrains. La ligne Jougne-Massongex possède une supériorité écrasante sur celle du Mont-Cenis (14). Le canton de Vaud a un intérêt évident au percement du Simplon:

"... ce chemin répond à des besoins réels et les principaux intéressés veulent, chacun dans la mesure de leurs forces, concourir à sa réalisation. C'est dire que le canton de Vaud ne peut rester en arrière. Aucune contrée, sans en excepter peut-être le Valais, n'est plus intéressée que lui à assurer à son territoire le bénéfice des communications entre la France et l'Italie. C'est donc à lui à prendre l'initiative et à donner une impulsion efficace." (15)

La Convention est ratifiée par 152 voix contre 14 au début du mois d'avril 1856. En septembre de la même année, l'Etat accorde à la compagnie O.S. la concession de la ligne Yverdon-Vaumarcus (frontière neuchâteloise) et l'Etat du Valais, celle de la frontière valaisanne à St-Maurice le 28 novembre 1859 (16).

En 1861, toutes les lignes vaudoises concédées sont construites et exploitées (17) à l'exception de la ligne de Jougne dont les travaux n'ont pas encore débuté faute d'argent.

3. L'intervention de l'Etat en faveur de la ligne de Jougne (1866)

Le projet de construction de la ligne de Jougne qui doit relier le réseau vaudois à celui de la Compagnie française du P.L.M. n'est pas très populaire en Suisse romande et en France. En effet, le canton de Genève, qui désire se réserver avec Bâle le monopole du trafic, s'y oppose. Le gouvernement neuchâtelois cherche de son côté à relier Neuchâtel à Pontarlier par les Verrières. Grâce à un arrangement avec le PLM, il obtient gain de cause en 1856. La compagnie Franco-Suisse inaugure ce tronçon en 1862 et pendant treize ans, la liaison Valais-Lausanne-Paris se fera par Neuchâtel et les Verrières. Le PLM s'oppose à la ligne de Jougne et il faudra l'intervention personnelle de Napoléon III, demandée par Vaud, pour obtenir en 1870 la construction du tronçon Pontarlier-Vallorbe (18).

A toutes ces oppositions, il faut ajouter les difficultés financières de la Compagnie de l'O.S. qui se déclare incapable de construire ce tronçon. Cette situation préoccupe les autorités vaudoises, décidées plus que jamais à établir une liaison internationale.

Déjà lors du débat sur la Convention de 1864, les parlementaires vaudois décidèrent d'abandonner momentanément le projet du passage des Alpes au Simplon pour concentrer leur attention sur celui du Jura et sur la construction de la ligne qui y aboutit (19).

Les citoyens des contrées intéressées par cette question prennent l'initiative de former un comité qui a pour but la constitution d'une compagnie capable de construire la ligne à la place de l'O.S. Cette dernière est d'accord de rétrocéder ses droits à une autre entreprise (20).

Le 1er juin 1865, le Conseil d'Etat reçoit l'offre d'une compagnie anglaise de construire et d'exploiter cette ligne, moyennant une subvention de la part de l'Etat. Cette Société a aussi comme objectif à plus long terme la construction des voies ferrées aux abords du Simplon (21). Des négociations ont lieu entre le Conseil d'Etat, la Compagnie de l'O.S. et la Société anglaise. De ces pourparlers découle la convention du 12 septembre 1866. La compagnie de l'O.S. cède et transfère à la société Sir Cusack P. Roney

et Compagnie la concession de la ligne de Jougne, accordée par l'Etat de Vaud le 10 mars 1856 (22). De son côté, l'exécutif vaudois s'engage à livrer à titre de subvention:

- "1) Une somme de trois millions deux cent mille francs, représentant les prestations en nature et en argent stipulées en faveur de la compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses, pour la section de Jougne à la ligne Morges-Lausanne-Yverdon, par la convention du 10 mars 1856.
- 2) Une somme de six cent mille francs que les communes intéressées à la construction de la ligne se sont engagées à verser à cet effet dans la caisse de l'Etat." (23)

Dans son rapport au Grand-Conseil, le Conseil d'Etat attire l'attention des députés sur le fait que la ligne de Jougne offre, pour le trajet Paris-Lausanne-Milan, une diminution de parcours de 50 km sur la ligne des Verrières, et aussi d'environ 50 km, pour le trafic entre Paris et Genève, sur la ligne Ambérieux et Mâcon. Pour le moment, il est important d'amener les lignes des deux côtés du Simplon (24) :

"Ce qui permet à la Compagnie concessionnaire de se charger de la ligne de Jougne à ces conditions, c'est que cette entreprise n'est pour elle que le corollaire d'un autre projet plus important encore: celui de la construction des abords du Simplon, en attendant que l'on puisse entreprendre le passage même de la montagne par une voie ferrée." (25)

La majorité de la commission du parlement, par la voix de M. Bonjour, rejoint pleinement les vues de l'exécutif:

"On peut ainsi légitimement concevoir l'espérance que le transfert de la concession de Jougne n'aboutira pas simplement au passage du Jura et à la jonction du réseau vaudois avec les chemins de fer français, mais nous acheminera réellement au passage du Simplon." (26)

La minorité de la commission recommande le rejet du décret. Le Simplon doit passer avant la ligne de Jougne qui n'est pas rentable sans le souterrain à travers les Alpes valaisannes. Les garanties offertes par la compagnie Cusack ne paraissent pas suffisantes pour assurer l'exécution de la Convention et le tracé prévu ne dessert pas convenablement les intérêts des divers points de la contrée qu'il traverse. Une minorité de deux membres propose que la question soit ajournée à la prochaine session en attendant de connaître le résultat de la vente de la ligne d'Italie (27).

Le projet du Conseil d'Etat est adopté en troisième débat, le 24 septembre 1866. Après quatre ans de travaux, la nouvelle Compagnie peut ouvrir à

l'exploitation le tronçon Eclépens-Vallorbe, le 3 juillet 1870 et, en 1875, le réseau vaudois est relié à celui de la France par Pontarlier. L'année suivante, la Compagnie Jougne-Eclépens est incorporée dans la grande Compagnie de la S.O. (28).

Ce rapide tour d'horizon de la politique ferroviaire vaudoise dans ces débuts montre clairement l'intérêt du canton de Vaud de réaliser, même au prix de sacrifices financiers, une liaison internationale à travers les Alpes valaisannes et le Jura. En 1876, une partie de ses objectifs est réalisée: l'axe Jougne-Massongex est construit et ouvert à l'exploitation. Ses efforts vont se porter à l'avenir du côté du Valais où la situation n'est pas très brillante.

B. L'ATTITUDE DES AUTORITES VALAISANNES FACE AUX CHEMINS DE FER

Comme le dit M. Paul Perrin, l'établissement d'une ligne de chemin de fer en Valais pose aux autorités de grandes difficultés:

"Le gouvernement valaisan issu des événements de 1848 se trouva placé devant de bien lourdes tâches de tout genre. La question des chemins de fer se posait entre autres à lui, alors que d'importants problèmes routiers et de diguement du Rhône attendaient depuis longtemps leurs solutions. C'était beaucoup à la fois pour un canton pauvre, possédant un réseau routier disproportionné à ses maigres ressources." (29)

Une voie ferrée de St-Gingolph à Brigue, sans débouché sur l'Italie, n'est pas rentable, et de ce fait, n'intéresse pas les capitalistes suisses. En outre, l'Etat est trop pauvre pour investir des capitaux dans une entreprise aussi risquée.

Le Conseil d'Etat oriente ses recherches à l'étranger et grâce au concours de Maurice-Hyacinthe Barman, il trouve l'homme qui va prendre en main la construction du chemin de fer, mais qui va aussi le conduire à sa perte: Pierre-Adrien de La Valette.

1. Les grands projets de La Valette et la contribution de l'Etat

Le Valais est l'un des premiers cantons suisses à accorder une concession de chemin de fer. En effet, en janvier 1853, le Grand Conseil ratifie la Convention autorisant La Valette à construire une voie ferrée depuis le

lac de Genève au port du Bouveret et, de là, jusqu'à Sion (30).

En 1854, l'administrateur français reçoit l'autorisation de prolonger la concession de Sion à la frontière sarde avec la faculté de s'arrêter à Brigue (31).

L'Etat du Valais lui fournit, soit à titre de subvention, soit pour tout ce qui concerne ses débours, à titre de souscription dans le capital social, tous les terrains et les bois nécessaires à l'établissement de la voie. En outre, il s'engage à exécuter, sur la section Bouveret-Sion, tous les terrassements en remblai et en déblai pour une voie, et tous les travaux nécessaires pour la pose de deux voies (32). Selon l'estimation faite dans un article de la Gazette du Valais, ces subventions coûteraient à l'Etat la somme de Fr. 8'260'000.-- (33).

Fort de ces concessions, La Valette fonde, en avril 1856, la "Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie par la vallée du Rhône et le Simplon, jonction centrale des réseaux de chemin de fer au nord et au sud des Alpes" (34). L'année suivante, il obtient de Cavour la concession des lignes: canton de Genève à St-Gingolph et d'Arona au Simplon, avec la faculté de s'arrêter à Domodossola ou à Crevola (35). Cet aventurier se trouve ainsi à la tête d'une Société composée en grande majorité de capitalistes français et étrangers qui ont l'ambition de créer une ligne reliant l'Europe de l'Ouest au Moyen-Orient:

"L'Italie semble merveilleusement disposée par la nature, pour rapprocher le plus possible, de l'Isthme de Suez les réseaux de l'Europe centrale et occidentale.

Mais entre ces réseaux et la diagonale ferrée qui doit traverser l'Italie, dans toute sa longueur, se dresse, depuis l'extrémité de l'Adriatique jusqu'au port de Marseille, une formidable barrière d'une étendue de plus de deux cents lieues de long et d'une largeur de vingt lieues, en moyenne. Il fallait percer cette barrière, il fallait ouvrir un passage au double courant d'échange entre les deux plus grands centres de l'activité industrielle et commerciale... Si l'on cherche sur la carte de l'Europe la ligne la plus courte, la plus économique, pour aller de Londres, de Paris, de Bruxelles vers l'Italie et les Indes, pour réunir Genève, Lausanne et Berne à Milan et à Turin, si l'on examine, surtout, les reliefs que présente la configuration des Alpes, il est impossible de ne point reconnaître que la Vallée du Rhône et le Simplon présentent le passage le mieux choisi pour franchir cette chaîne de montagne." (36)

M. Alexis Allet, représentant le Conseil d'Etat, modifie, le 24 mai 1857, la Convention conclue précédemment dans un sens nettement moins onéreux

pour l'Etat:

"L'Etat s'engage à donner à la compagnie gratuitement et à titre de subvention:

1. tous les terrains nécessaires à l'établissement de la voie ferrée et de ses dépendances, conformément aux plans adoptés par la Compagnie et approuvés par l'Etat sur une longueur totale de vingt kilomètres à prendre dans le parcours du Bouveret à Brigue.
2. tous les terrains communaux incultes qui seront occupés par la voie ferrée ou ses dépendances en dehors des vingt kilomètres indiqués au paragraphe précédent ...

Art. 2: L'Etat s'engage à fournir à la Compagnie, également à titre de subvention, tous les bois utiles à l'établissement de la ligne ferrée du Bouveret à Brigue jusqu'à concurrence de vingt-deux mille mètre cubes ..." (37)

Toujours selon la Gazette du Valais, la nouvelle Convention ne coûterait à l'Etat qu'une somme de Fr. 300'000.-- (38).

La Valette entreprend tant bien que mal les travaux et le train entre en gare de Sion en mai 1860 (39).

2. La première faillite de la Compagnie de la ligne d'Italie (1865)

L'absence de plans et de devis et une gestion financière catastrophique amènent rapidement la compagnie devant de grandes difficultés. En 1861, le Grand Conseil se voit obliger de placer le chemin de fer sous séquestre.

Le Conseil fédéral intervient et un sauvetage est tenté par la Convention de Berne le 9 février 1862 (40). L'entreprise est réorganisée et le séquestre révoqué. M. Adrien de la Valette est évincé de la nouvelle administration. La Compagnie survit jusqu'en 1865, date à laquelle elle se voit obligée de déposer son bilan. Le Conseil d'Etat prononce un nouveau séquestre et le Conseil fédéral fixe les enchères au 23 juillet 1866. Ce dernier établit le Cahier des charges qui incombera au futur acquéreur avec, entre autres, les obligations suivantes:

"Art. 15: Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois, à partir de la date de prise de possession par les acquéreurs du chemin. Ils devront être terminés et livrés à l'exploitation:

1. La Section de Sion à Sierre, dans un an,
 2. La Section de Sierre à Loèche, dans deux ans,
 3. La Section de Loèche à Viège, dans trois ans,
 4. La Section de Viège à Brigue, dans quatre ans,
- à compter de la prise de possession par les acquéreurs....

Art. 56: Comme garantie de l'exécution des présentes dispositions, les concessionnaires devront fournir un cautionnement de deux cent cinquante mille francs en espèces, effets publics ou valeurs commerciales agréés par le Conseil d'Etat." (41)

La ligne est vendue en seconde enchère au prix de 2,5 millions à son ancien propriétaire Pierre-Adrien de la Valette qui fonde la "Compagnie internationale d'Italie par le Simplon". Il prend possession du chemin de fer en août 1867 avec la ferme intention d'amener les voies ferrées jusqu'aux abords du Simplon et de franchir les Alpes dès que ce problème sera résolu.

Mais cette deuxième compagnie n'est pas plus brillante que la première. Elle réussit toutefois à ouvrir au trafic, dans les délais, le tronçon Sion-Sierre, inauguré en septembre 1868. Il donne à cette inauguration un grand faste en invitant de nombreux journalistes suisses et étrangers, des personnalités du monde politique et des affaires. Il espère ainsi obtenir une publicité suffisamment grande pour favoriser l'arrivée des capitaux qui lui font défaut pour poursuivre la construction de la ligne (42).

Dé son côté, le Conseil d'Etat ne reste pas inactif, mais travaille en faveur du Simplon. Lors d'une séance du parlement valaisan, en 1870, M. Alexis Allet déclare:

"Pour faciliter à la Compagnie son oeuvre et pour qu'on ne croie pas à l'indifférence de la Suisse romande, il nous a paru nécessaire de former un Comité du Simplon. J'ai, à cet effet, pris l'initiative et me suis mis en rapport avec des hommes compétents d'autres Etats intéressés comme nous au percement du Simplon." (43)

Ce comité, composé surtout d'hommes politiques vaudois et valaisans, aura un caractère privé et son rôle ne sera pas très important.

3. La deuxième faillite de la Compagnie et le problème du rachat du chemin de fer par l'Etat

De nouvelles difficultés financières dues à un énorme gaspillage des capitaux et à une faiblesse des autorités valaisannes amènent le Dr J.H. Barman à demander aux autorités fédérales la déchéance de la concession, en août 1872 (44). Cette sollicitation est acceptée par l'Assemblée fédérale le 19 février 1872. Les enchères sont fixées au 26 novembre 1873.

Nous analyserons plus loin les événements qui ont amené un Consortium formé de la Compagnie de la S.O. et de la Société financière vaudoise à

racheter la ligne d'Italie (45). Nous allons nous borner, dans cette partie, à analyser la politique adoptée par les autorités valaisannes face à la mise en vente du chemin de fer.

Se refusant à abandonner ce moyen de transport à des mains étrangères, le Conseil d'Etat fait des démarches auprès des cantons voisins intéressés au Simplon en vue d'une acquisition en commun des lignes. Mais ces derniers refusent leur concours, étant donné le caractère local des voies ferrées, privées d'un débouché sur l'Italie pour bien longtemps encore. L'exécutif propose alors au Grand Conseil, lors de la séance de novembre 1873, une entente entre le canton et des sociétés financières (46). Les députés rejettent cette solution et décident de ne pas participer aux enchères. Ils prient le Conseil d'Etat d'étudier un projet d'acquisition du chemin de fer par le canton, au cas où les enchères restent sans résultat (47).

La première tentative de vente de la ligne échoue. Un consortium se présente pour les deuxièmes enchères fixées au 16 mars 1874. Le Conseil d'Etat considère cette situation comme dangereuse et décide de proposer au parlement cantonal de participer à la seconde vente, en déposant le cautionnement prévu par l'art. 5 de l'Arrêté fédéral du 28 novembre 1873 de Fr. 500'000.-- (48).

Cette question du rachat du chemin de fer par l'Etat est soumise aux députés en séance extraordinaire le 10 février 1874. La majorité de la commission refuse purement et simplement la participation aux enchères pour les motifs suivants:

"... que l'acquisition ne peut devenir lucrative que pour autant que le percement du Simplon se réaliserait dans un avenir peu éloigné, tandis que la réalisation de ce travail gigantesque est encore à l'état de projet bien vaporeux, vu surtout la situation actuelle de la France."

La majorité a encore été confirmée dans cette opinion par la considération que le Valais ne possède pas à lui seul les éléments nécessaires et la puissance voulue pour nous faire entrevoir dans un avenir peu éloigné la réalisation de nos vœux c'est-à-dire la solution du grand problème du Simplon." (49)

La minorité de la commission n'est pas très favorable à un rachat par l'Etat, mais propose de déposer le cautionnement afin de pouvoir garder les mains libres pour analyser les combinaisons qui se présentent. Il faut ajourner la question jusqu'à la veille des enchères et prendre alors une décision (50).

Après de longues discussions, les députés, par 47 voix contre 42, décident de se conformer au rapport de la majorité et d'abandonner ainsi le chemin de fer à ses acquéreurs privés (51). Cette décision n'a pas été du goût de tout le monde dans le canton, où un courant populaire s'était formé en faveur du rachat. Dans le Bulletin du Grand Conseil de 1875, on lit:

"La vente de la ligne du chemin de fer du Simplon est un de ces événements qui ont diminué notre influence cantonale et porté un coup funeste à l'industrie valaisanne." (52)

Les autorités valaisannes n'avaient pas le choix face à l'énormité et au coût de cette entreprise. Ce pays très pauvre n'était de toute façon pas à même de conduire à bonne fin la construction de ses lignes et de pouvoir envisager le percement du Simplon.

Les nouveaux adjudicateurs prennent possession de la ligne en 1875 et fonde la "Compagnie du Simplon".

Il est intéressant de mentionner encore dans ce bref historique les deux conventions conclues entre le Conseil d'Etat et la Compagnie du Simplon, relatives à la construction de la section Viège-Brigue et soumises au Grand Conseil à la séance de novembre 1876 (53).

La première convention stipule que le cautionnement de Fr. 250'000.-- qui figure à l'article 56 du cahier des charges de 1866 (54) sera appliqué à la construction de la section Viège-Brigue et que, par contre, la Compagnie du Simplon renonce à toute prétention vis-à-vis de l'Etat. Cette convention doit faire reconnaître les droits de l'Etat à la propriété du susdit cautionnement.

La deuxième convention mentionne, toujours pour le même tronçon, que les prestations de l'Etat en terrassement et terrains ne doivent pas dépasser la somme de Fr. 30'000.-- (55). En outre:

"Les deux sommes réunies (soit Fr. 280'000.--) devront être imputées à l'Etat sur la subvention finale qui pourra lui incomber pour le percement du Simplon." (56)

La Compagnie du Simplon, mieux structurée et plus sérieuse, va parvenir à amener les lignes jusqu'au pied du Simplon en 1878 (57).

Si l'on fait le bilan de la politique ferroviaire valaisanne, on constate que le canton n'a apporté qu'une aide relativement faible en comparaison

de celle fournie par ses voisins vaudois ou fribourgeois. Mais il a tout de même favorisé, par ses moyens très modestes, l'établissement de cette voie à laquelle son concessionnaire La Valette promettait une vocation internationale. Il faut avouer que les Valaisans, sans l'aide des concessionnaires et des capitaux étrangers, n'auraient pu assister à l'entrée de la première locomotive en gare de Brigue, déjà en 1878.

C. LES INTERVENTIONS DE L'ETAT DE FRIBOURG DANS LA CONSTRUCTION DE SES

VOIES FERREES

Le percement du Simplon n'entre pratiquement pas en considération lorsque le peuple fribourgeois décide de doter le canton d'une voie ferrée. Et pourtant, en 1887, le Grand Conseil accordera une subvention de un million en faveur de ce tunnel. Pourquoi ? parce que l'Etat possèdera 20'000 actions dans la Compagnie S.O.S. et que le seul moyen de faire fructifier ces titres c'est d'accorder un appui financier au passage des Alpes à l'Ouest de la Suisse. Cette position du canton face à ses chemins de fer trouve son origine dans les années 1850, lorsque s'établissent les premières lignes ferroviaires.

1. La lutte du canton pour le tracé de ses lignes

Le canton de Fribourg oriente sa politique ferroviaire vers la réalisation de l'axe Genève-Berne, en passant par Lausanne et Fribourg. Cette manière d'envisager les choses le met rapidement en conflit avec son voisin vaudois qui désire aussi créer cette ligne, mais en optant pour un tracé par Morges-Yverdon-Morat-Berne, en évitant les chefs-lieux des deux cantons.

Le Grand Conseil fribourgeois refuse, en 1854, la concession sur son territoire, demandée par la Compagnie de l'O.S., marquant sa volonté de ne laisser passer la voie ferrée que par le centre du pays (58).

Après plusieurs mois de discussions sur le choix des concessionnaires et du tracé, prend naissance la Convention du 8 avril 1856 entre l'Etat de Fribourg et une compagnie composée d'administrateurs français, appartenant pour la plupart à la Compagnie Lyon-Genève. Les députés leur accordent la concession d'un chemin de fer de la frontière bernoise près de Thörishaus à Lausanne, en passant par Fribourg et Oron. Cette convention contient,

à l'article 8, des obligations de la part de l'Etat:

"La Compagnie, mettant pour condition absolue une subvention de cinquante mille francs en moyenne par kilomètre, à partir de la frontière bernoise jusqu'à Lausanne, l'Etat de Fribourg s'engage à lui assurer le paiement, tant par lui-même que par le canton de Vaud, de cette somme de cinquante mille francs par kilomètre exécuté." (59)

Cet accord est communiqué aux gouvernements vaudois et bernois, accompagné d'une demande de concession sur leur territoire. Berne accepte, mais Vaud refuse catégoriquement et exige toujours le tracé par Yverdon et Morat. L'antagonisme entre les deux cantons se poursuit les mois suivants, alimenté en juin 1856 par la décision de la ville de Lausanne de voter une subvention de Fr. 600'000.-- en faveur de la ligne d'Oron. Cette résolution provoque la colère du gouvernement vaudois qui prononce la mise en régie de la capitale (60). Finalement, c'est l'Assemblée fédérale qui tranche la question. Elle donne gain de cause au canton de Fribourg, en s'appuyant sur l'article 17 de la loi fédérale de 1852 (61). Le chemin de fer passera par Fribourg et Oron et le canton de Vaud se voit forcé d'accepter la décision des Chambres fédérales (62).

Le 23 décembre 1856, la "Compagnie du chemin de fer Lausanne-Fribourg-frontière bernoise" est fondée avec un capital de vingt millions divisé en quarante mille actions de Fr. 500.--. L'Etat et la ville de Fribourg en souscrivent deux mille chacun, d'une valeur totale de deux millions (63).

En 1858, la compagnie rachète la ligne Genève-Versoix, d'une longueur de 11 km. Elle possède ainsi la tête et la queue de l'axe Genève-Berne (64).

A la fin de l'année 1858, le Conseil d'Etat évalue à Fr. 2'165'120.-- la subvention cantonale accordée aux voies ferrées (65).

2. Les difficultés financières de 1859-1860

Mais de grosses difficultés financières vont frapper la jeune compagnie. Malgré l'emprunt de deux millions voté par le Grand Conseil en septembre 1858, la situation devient critique. La Direction de l'entreprise, par sa lettre du 28 avril 1859, fait part au gouvernement fribourgeois de l'état dans lequel se trouve la compagnie (66). Pour sauver la situation, les parties concernées parviennent à la conclusion d'une convention que les députés ratifient par 42 voix contre 34. Elle contient, comme réserve,

l'obligation pour les communes intéressées à la voie ferrée, de supporter, pour un tiers, les charges de l'Etat. La subvention cantonale est réduite à Fr. 3'250'000.--, convertie en actions ordinaires. L'Etat est dégagé de sa subvention de Fr. 50'000.-- par km. La ville de Lausanne s'engage à prendre 1200 actions et la ville de Fribourg en fait de même pour une valeur d'un million (67):

"Ces décisions modifièrent complètement la position de l'Etat au sein de l'entreprise. De simple organe supérieur allouant une subvention, il devient actionnaire et membre de la Compagnie. Dès lors, comme cette nouvelle situation lui donnait droit à la représentation dans les conseils d'administration, il obtient d'y figurer par quatre délégués." (68)

Malgré cette combinaison, la situation de la Compagnie ne s'améliore guère. Les entrepreneurs se trouvent à nouveau sur le point d'interrompre les travaux, faute d'argent et le Conseil d'Etat forcé de trouver une solution. Il propose au parlement un décret qui autorise l'Etat à emprunter une somme de seize millions pour la remettre ensuite à la Compagnie:

"Cette nouvelle combinaison consistait à substituer au crédit de la Compagnie celui de l'Etat et à emprunter au nom de celui-ci pour remettre à la Compagnie le capital jugé nécessaire pour compléter la ligne." (69)

Au Grand Conseil, les partisans de l'abandon pur et simple du chemin de fer et ceux qui préconisent la construction à tout prix s'affrontent dans un débat houleux qui dure cinq jours. Le 18 juin 1860, ils parviennent enfin à ratifier le décret par un score serré de 40 oui contre 35 non (70).

Quelques jours plus tard, le tronçon Berne-Balliswyl est ouvert au trafic.

Les représentants du peuple sont à nouveau sollicités en avril 1862 et accorde la garantie d'un emprunt de 7,5 millions (71).

La ligne est tout de même inaugurée le 3 septembre 1862. A la fin de l'année, le Grand Conseil prend à sa charge les obligations du canton de Vaud à l'égard de la Compagnie:

"C'est ainsi que Fribourg, par une nouvelle concession et en endossant à lui seul le poids des soucis présents et les responsabilités de l'avenir, résolut ce dernier conflit et dissipa les nuages qui se levaient sur les bords du Léman." (72)

En 1862, le changement de gouvernement dans le canton de Vaud met un terme à la lutte entre les deux Etats. Une ère de collaboration fait place à l'antagonisme qui avait duré presque dix ans.

3. La cession du chemin de fer à l'Etat de Fribourg

En décembre 1862, le Comité de Direction informe le gouvernement cantonal que de nouveaux embarras financiers font présager la débâcle de la Compagnie (73). Le canton réagit énergiquement en mettant la main sur toutes les recettes de l'entreprise. La situation financière n'est guère brillante à la fin du mois de février 1863, puisque le compte d'exploitation présente un solde négatif de Fr. 361'820.22 (74).

La dette, très soigneusement établie en mars 1863, présente un découvert de Fr. 1'981'919.82. Si l'on ajoute la somme de Fr. 600'000.-- comme indispensable pour divers travaux, la perte se chiffre à Fr. 2'581'919.-- (75).

Il ne se présente au canton que deux alternatives: la faillite pure et simple de la Compagnie ou la cession du chemin de fer à l'Etat. La Compagnie et le Conseil d'Etat mènent tout au long de l'année d'âpres négociations pour faire triompher la deuxième solution. Le gouvernement genevois, touché par cette question à cause du tronçon Genève-Versoix, propose à tous les cantons intéressés à la ligne de former un concordat pour la racheter. Une conférence dans ce sens a lieu à Lausanne en juin 1863, mais cette combinaison échoue (76).

La question connaît beaucoup de remous dans le pays et aboutit finalement à la convention du 12 novembre 1863 qui consacre la cession pure et simple du chemin de fer à l'Etat de Fribourg (77).

La Compagnie cède à l'Etat les lignes de chemin de fer avec leurs installations, leurs bâtiments, leur matériel roulant. En échange, le canton de Fribourg prend à sa charge tout le passif de l'entreprise soit:

- "a) l'emprunt de Fr. 7'500'000.-- contracté à Londres,
- b) l'emprunt de Fr. 16'000'000.-- contracté par la Compagnie envers le canton de Fribourg,
- c) la dette de Fr. 5'345'234.36 du Genève-Versoix,
- d) les autres dettes, soit: versement sur actions primitives
Fr. 10'436'250.--
sur actions de priorité
Fr. 369'250.--
- e) les autres emprunts et charges nécessaires pour terminer la voie et qui formaient, à la fin 1863, un découvert de Fr. 2'971'912.32 soit un total de Fr. 42'622'646.28." (78)

Après avoir ratifié la Convention le 30 janvier 1864, le Grand Conseil donne son consentement à un emprunt de quatorze millions, cautionné par la ville

de Fribourg et par plusieurs communes du canton, qui servira à rembourser la dette de 7,5 millions.

Au prix d'un très grand sacrifice, le canton de Fribourg devient propriétaire de son chemin de fer. Il s'associe quelques mois plus tard aux Compagnies de l'O.S. et du Franco-Suisse dans le but d'exploiter en commun les lignes (79).

Pendant plus de douze ans, le canton s'est donné corps et âme pour doter son territoire d'un réseau de voies ferrées. Disposé d'abord à abandonner la construction à des entreprises privées, l'Etat s'est vu obligé d'ouvrir largement sa bourse pour éviter que la Compagnie prenne le chemin de la faillite. Chargé d'une lourde dette, le peuple fribourgeois se trouve, en 1863, à la tête de ses voies ferrées. Il est dès lors facile de comprendre que les autorités vont faire tout leur possible pour justifier ces sacrifices, en favorisant toutes les initiatives capables de rentabiliser cette affaire. Et lorsqu'à la suite de divers événements (association, fusion, rachat), il sera jugé indispensable pour le réseau de percer le Simplon, le Grand Conseil n'hésitera pas à apporter son concours à cette grande oeuvre.

Chapitre II : LES PREMIERES NEGOCIATIONS INTERCANTONALES (1852 - 1869)

Face aux difficultés financières que connaissent les compagnies et face à l'impossibilité pour chaque canton de supporter seul l'aide réclamée par ces entreprises ferroviaires, les autorités cantonales se voient contraintes d'abandonner leur politique indépendante pour s'acheminer vers une collaboration. C'est ainsi qu'en marge de l'établissement des premières voies ferrées, les gouvernements de la Suisse romande se concertent dans le but de réaliser le seul projet capable d'amener la prospérité sur leurs lignes: le Simplon.

Nous allons tenter de mettre en évidence, dans ce chapitre, les efforts déployés par les deux cantons simplonistes, le Valais et Vaud, en vue d'atteindre cet objectif. Etant donné le peu d'intérêt des autorités fribourgeoises pour cette question, nous nous bornerons à ne signaler que certaines prises de position qui nous ont paru intéressantes.

Les Vaudois vont rapidement prendre la tête de ce mouvement simploniste car, comme l'écrit Félix Bonjour:

"L'utilité pour le canton de Vaud d'une voie de communication directe avec l'Italie par le Valais et les passages des Alpes est assez évidente pour n'avoir jamais été mise en doute." (1)

Au début du XIXe siècle, la voie routière de communication la plus importante entre la Suisse et l'Italie était, sans aucun doute, le col du Simplon. Les voitures de l'administration cantonale vaudoise des postes assuraient le transport des voyageurs et des dépêches de Lausanne à Milan. Mais la situation internationale, au début des années 1850, n'est pas favorable à cette voie qui aurait pu prétendre à un grand avenir.

En effet, comme nous l'avons dit au début de ce travail, le royaume de Piémont-Sardaigne s'inquiète peu de favoriser une voie qui aboutit à Milan, ville autrichienne. De son côté, le Valais n'a pas assez d'argent pour entretenir convenablement cette route alpestre.

Pour avoir une chance d'obtenir un appui financier du gouvernement sarde, les cantons de Vaud, du Valais et, dans une faible mesure, de Fribourg orientent d'abord leurs recherches non pas vers le Simplon, mais vers le Grand-St-Bernard qui devrait relier le Valais à la capitale sarde, Turin.

A. LA CONVENTION ENTRE LA SARDAIGNE, LE VALAIS ET LE CANTON DE VAUD

Au début de l'année 1849, un député sarde dépose à la Chambre de Turin

l'idée d'un tunnel routier à travers le col de Menouve (St-Bernard). Ne trouvant d'abord pas d'échos, le projet est repris plus tard par le Valais qui informe, le 26 octobre 1849, le gouvernement sarde, les autorités vaudoises et le Conseil fédéral de l'intérêt que constitue la construction de cette liaison pour la Suisse romande (2).

Ce n'est qu'en 1851 que la Sardaigne accepte de s'intéresser à la question. Face à ces bonnes dispositions, le Conseil d'Etat valaisan réunit une conférence des cantons intéressés. Il s'agit de Fribourg, Berne, Vaud, Neuchâtel et Soleure. Les délégués décident de nommer deux ingénieurs chargés d'étudier le problème sur le terrain, mais ne se lient sur aucun point (3). Ces deux spécialistes, auxquels se sont joints des représentants sardes, se prononcent pour un tracé par le col de Menouve. Une première convention, qui servira de base aux négociations futures, est signée entre les Piémontais et les Suisses à Aoste en août 1851 (4).

Les plans détaillés et les devis sont établis l'année suivante. La longueur du tunnel sera de 2'331 mètres et le coût total de Fr. 800'000.--, soit Fr. 430'000.-- pour la Sardaigne et Fr. 370'000.-- pour la Suisse. L'amélioration de la route Martigny-Orsières et la construction de la route Orsières-Tunnel de Menouve coûtera Fr. 450'000.-- (5).

Une conférence se réunit à Lausanne, le 11 août 1853, dans le but de trouver les capitaux. Sous réserve de ratification du Grand Conseil, Vaud et Valais sont disposés à accorder respectivement Fr. 200'000.-- et Fr. 400'000.-- de subvention. De son côté, l'Assemblée fédérale ratifie un subside de Fr. 300'000.--. A ces montants, il faut ajouter la somme de Fr. 25'000.-- versée par le canton de Fribourg, à prendre sur un montant que le Valais lui doit pour avoir "saisi" le couvent des Ursulines de Sion destiné à devenir le "Palais du Gouvernement".

Du côté sarde, l'Etat et les provinces offrent une somme de Fr. 430'000.--. Les autres cantons refusent de collaborer à ce projet (6).

Ces pourparlers donnent naissance à une convention, signée le 11 septembre 1853, entre les délégués sardes, vaudois et valaisans. En voici un extrait:

"Art. 4: De leur côté, les gouvernements des cantons de Vaud et du Valais s'engagent à établir une route carrossable, y compris la portion du tunnel qui se trouve sur le territoire suisse, sous le col Menouve, dès Orsières à la frontière du haut Etat du Piémont, conformément aux bases et dimensions adoptées dans la conférence tenue à Aoste le 14 août 1851 ..." (7)

Ce traité est ratifié par les parlements vaudois et valaisans en 1853 et 1854. Les députés fribourgeois en font de même pour la subvention de Fr. 25'000.--, le 29 novembre 1855 (8).

Les travaux débutent le 28 août 1856. Mais des erreurs dans les devis et le manque d'argent conduisent rapidement l'entreprise à l'échec. Les travaux sont abandonnés en mars 1857 (9).

Malgré cet insuccès, la convention de 1853 peut être considérée comme le premier essai de collaboration intercantonale et internationale dans le but d'établir une liaison entre le Valais et le royaume de Piémont-Sardaigne. A partir de cette époque, les recherches vont s'orienter résolument vers le Haut-Valais où le percement de la montagne répondra mieux aux impératifs du trafic international.

B. LES PREMIERS POURPARLERS ENTRE CANTONS SIMPLONISTES

1. Les initiatives des années 1862-1863

La situation catastrophique de la Ligne d'Italie au début des années 1860 met en danger la réalisation du projet du Simplon, menacé déjà par son concurrent direct, le Gothard. Le Conseil d'Etat vaudois prend la situation en main et décide de réagir énergiquement:

"Il reconnut que le passage du Simplon était le seul moyen de vivifier notre réseau de chemin de fer, de donner par là quelque valeur aux sacrifices que le pays avait fait pour son établissement, d'assurer au pays la ligne de Jougne, ainsi que le grand transit de l'Europe occidentale avec l'Italie et le Levant, que dès lors la construction du chemin de fer de Sion à Domo-d'Ossola était du plus haut intérêt pour le canton de Vaud." (10)

En 1862, deux événements paraissent justifier cette réaction. La Lombardie est réunie au Piémont et forme le Royaume d'Italie et, de ce fait, l'antagonisme du gouvernement sarde contre le Simplon tombe.

Grâce à la Convention de Berne, la Compagnie de la Ligne d'Italie est réorganisée et constituée sur de nouvelles bases (11).

Le premier mouvement est amorcé par le Conseiller d'Etat vaudois Berney qui rencontre son homologue valaisan Allet à Sion, le 1er mai 1862. Le président de l'exécutif valaisan informe son collègue que la Compagnie de la Ligne d'Italie est en pleine transformation et qu'il faut encore attendre

un certain temps avant d'entamer des pourparlers.

A la mi-juin, le Conseil d'Etat vaudois est informé que la compagnie s'est reconstituée et qu'elle se propose de reprendre l'étude du passage du Simplon. Cette dernière prend l'initiative d'inviter les gouvernements intéressés à ce projet à se réunir à Lausanne pour débattre de la question et tenter d'obtenir le concours des grandes puissances. L'invitation faite aux cinq cantons romands est acceptée favorablement par Vaud, Valais et Genève. Fribourg envoie à cette réunion un délégué ad audiendum et referendum et Neuchâtel refuse d'y participer (12).

La conférence se réunit dans le chef-lieu vaudois le 26 août 1862.

Après avoir entendu l'exposé des ingénieurs Venetz et Jacquemin (13) et des représentants de la Compagnie de la Ligne d'Italie, les délégués tombent d'accord sur la nécessité d'une action commune. Ils décident que chaque Etat nomme une commission d'experts chargés d'étudier la question du Simplon au point de vue des intérêts spéciaux de chaque canton (14). Un comité composé de MM Allet (Vs), Berney (Vd) et Challet-Venel (Ge) (15) est élu. Il a pour mission de recueillir tous les renseignements utiles concernant le Simplon et de présenter un projet financier et technique afin d'éclairer l'opinion publique. Les décisions de la conférence sont communiquées au Conseil fédéral (16).

En décembre 1863, le Conseil d'Etat vaudois reçoit de la compagnie deux lettres lui demandant de faire une déclaration disant qu'il serait disposé à accorder une subvention au Simplon.

Donnant suite à ces missives, le Conseil d'Etat se déclare prêt à accorder son appui financier au projet et convoque le Comité. Lors d'une réunion, tenue le 28 avril 1863, les participants décident d'attendre que la compagnie dépose les plans et les devis avant de se prononcer sur ce problème. Le 11 juillet, l'entreprise valaisanne dépose les pièces exigées au Département des travaux publics vaudois et renouvelle la demande de subside. Mais les négociations sont interrompues par un événement important: les cantons et les compagnies ferroviaires intéressées au Gothard se réunissent dans le but de favoriser la réalisation d'un passage au centre de la Suisse (17). Le comité du Simplon décide d'attendre les résultats de cette conférence avant de poursuivre son action.

2. L'union des cantons de l'Ouest de la Suisse avec leurs Confédérés de l'Est contre le projet du Gothard

Pendant que se déroulent en Suisse romande les premières négociations en faveur du Simplon, les autres parties de la Suisse ne restent pas inactives. Elles sont aussi fermement résolues à créer une voie de transit internationale Nord-Sud. Les cantons de l'Est de la Suisse luttent afin de réaliser le percement d'un tunnel au Lukmanier ou au Splügen. La partie centrale du pays est fortement intéressée au Gothard.

En outre, il s'agit pour les trois parties d'obtenir le concours des puissances étrangères indispensable pour une oeuvre d'une telle ampleur. Les initiatives des Gothardistes vont déclencher le début de la lutte.

Voie internationale par excellence depuis les temps les plus reculés de l'histoire, le Gothard, en tant que tunnel alpin, intéresse vivement les pionniers du rail. Ses chances deviennent sérieuses en 1863, lorsque les cantons (Zurich, Berne, Lucerne, Uri, Schwyz, Unterwald, Zoug, Bâle-Ville, Soleure, Schaffhouse, Argovie, Thurgovie, Tessin et momentanément Fribourg et Neuchâtel) intéressés à ce projet et les compagnies du Nord-Est et du Central se réunissent à Lucerne avec la ferme volonté d'ouvrir des négociations au niveau fédéral et international. Les délégués décident de demander l'appui effectif de la Confédération en faveur de ce passage, à l'exclusion des autres, en ne tenant pas compte, selon l'avis des autres cantons, de la loi fédérale de 1852 (18).

Indignés par cette attitude, les Valaisans, les Vaudois et les Genevois se joignent à leurs confédérés de l'Est (St-Gall, Grisons, Glaris et Appenzell) pour demander au Conseil fédéral de ne pas violer le principe de la loi de 1852 en accordant un appui financier au Gothard au détriment du Simplon, du Splügen et du Lukmanier (19).

Réunis à St-Gall le 14 septembre 1863, ils décident de rédiger un Mémoire dans lequel:

"1) il serait fait part au haut Conseil fédéral des inquiétudes et de l'impression pénible produites sur les populations suisses et spécialement sur celles des sept Cantons exclus de la conférence tenue à Lucerne le 8 août 1863, entre les représentants de quinze Cantons confédérés et de deux compagnies de chemin de fer, par les tendances qui ont précédé, accompagné et suivi les délibérations de cette conférence.

2) il serait exprimé au haut Conseil fédéral la confiance que,

dans l'examen qu'il est appelé à faire du soi-disant concordat du 8 août 1863 et dans les négociations qui peuvent suivre, il ne perdra pas de vue les principes admis par la loi du 28 juillet 1852, touchant l'établissement des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse et les droits acquis en vertu de cette loi, et que les hautes autorités fédérales ne donneront les mains, ni à la création d'un monopole, ni à l'allocation d'un subside en faveur d'un passage des Alpes. (20)

Le Mémoire dit aussi que l'exécutif fédéral doit surtout éviter de faire du Gothard une entreprise nationale en faisant fi des autres passages qui relient l'Allemagne à l'Italie:

"Ce serait aussi porter atteinte à des droits solennellement garantis par des actes législatifs en pleine vigueur légale et basés sur les dispositions de la loi de 1852, que de décréter le passage des Alpes par le St-Gothard, affaire fédérale, ensuite de négociations des autorités fédérales proclamant ce passage le seul passage suisse, satisfaisant seul aux intérêts généraux de la nation, protégeant seul l'indépendance nationale et l'intégrité du territoire." (21)

Les cantons anti-gothardistes donnent au concordat, issu de la conférence de Lucerne, l'interprétation suivante:

"Le passage des Alpes au St-Gothard est mis en évidence. Il va devenir le passage demandé par la Confédération comme satisfaisant seul les intérêts généraux de la Suisse et comme ayant pour lui l'appui des compagnies suisses les plus influentes et les plus opulentes." (22)

Ils considèrent enfin que cette alliance d'Etats souverains et de compagnies est absolument licite et légale si elle conserve le caractère d'une Convention privée. Mais son article 11 (23) lui donne le caractère d'un concordat fédéral dont l'exécution, à teneur de l'art. 7 (24) de la Constitution fédérale, est procurée par la coopération des autorités fédérales. Ils estiment que le concordat ne peut être considéré comme tel par le Conseil fédéral (25).

Mais quelle est la position du canton de Fribourg dans cette lutte ?

Il est évident que, par sa situation géographique, Fribourg est placé entre les zones d'influence du Simplon et du Gothard.

En 1863, le gouvernement se fait représenter dans les conférences organisées par les deux camps, tout en faisant reconnaître, comme le mentionne le Rapport de Gestion de 1863:

"1. Que nous gardions la neutralité sous le rapport financier entre les deux lignes

2. Que nos ressources ne nous permettent plus une nouvelle participation financière en faveur du St-Gothard.
3. Qu'étant moins directement intéressés que tous les autres cantons de la conférence au passage projeté par le Simplon, nous renoncions à nous faire représenter dans le Comité, ayant assez de confiance dans le personnel qui le compose pour lui abandonner entièrement la tractation de cette affaire." (26)

L'union des cantons genevois, vaudois et valaisan avec leurs Confédérés de l'Est de la Suisse va durer jusqu'à la fin de la décennie. Elle rejaillira à nouveau en 1878, lorsqu'il s'agira d'accorder une subvention aux chemins de fer des Alpes.

3. Le projet de la Compagnie de la Ligne d'Italie

Félix Bonjour nous signale encore l'élaboration, par la Compagnie d'Italie, en 1863, d'un projet concernant le Simplon, qui exigerait une subvention de dix millions de la part des cantons romands. Assurée de cette promesse de subside, la compagnie trouverait facilement les autres capitaux nécessaires en France et en Italie. (27).

Pour la Suisse, la subvention se répartirait de la manière suivante:

Fr. 6'500'000.--	pour	le	canton	de	Vaud
Fr. 2'500'000.--	"	"	"	"	Genève
Fr. 1'000'000.--	"	"	"	"	du Valais

Les délégués des trois cantons trouvent ces montants trop élevés et refusent d'entamer des négociations. Le comité intercantonal fait des démarches auprès de Neuchâtel, Berne et Fribourg pour provoquer la création d'un syndicat des compagnies intéressées, mais cette combinaison échoue.

"Après divers pourparlers, on dut se convaincre que les subventions demandées par la Compagnie d'Italie ne se trouveraient pas. La situation financière de la Compagnie demeurait des plus critiques. Son projet de passage du Simplon était jugé irréalisable." (28)

C. LA CONVENTION DE 1864

Au début de l'année 1864, les négociations intercantionales sont au point mort. La Compagnie d'Italie, dont la situation est à nouveau catastrophique, s'achemine rapidement vers une faillite inévitable. Une solution urgente doit être trouvée si l'on veut préserver au Simplon ses chances de

pouvoir lutter avec succès contre le Gothard.

La Convention de 1864 va sembler constituer une planche de salut. Tous les débats qui s'y rattachent vont nous permettre de nous faire une idée des motifs qui poussent les gouvernements à réaliser cette oeuvre.

Nos investigations se limiteront aux cantons de Vaud et du Valais. Nous laisserons volontairement de côté le point de vue du canton de Genève.

1. La proposition de la Compagnie anglaise

Une compagnie anglaise, qui venait d'achever et de livrer à l'exploitation la voie ferrée de Novarre à Gozzano à l'extrémité du lac Orta, envoie au Conseil d'Etat de Vaud une note confidentielle en mars 1864 (29). Elle s'engage, par l'intermédiaire de MM Sandars et Liddell à Londres, auprès de la Compagnie de la Ligne d'Italie et pour la somme de 27 millions à:

- parachever les travaux de la section Bouveret-Sion
- construire la ligne Sion - Brigue
- construire la ligne Domodossola-Gozzano par Ornavasso et le lac Orta (30)

Entre Brigue et Domodossola, elle compte établir des services de transport pour les voyageurs et les marchandises par la route du Simplon.

La compagnie anglaise prend aussi à fermage toutes les lignes construites et à construire de la Compagnie d'Italie, y compris le passage du Simplon (31). Elle ne s'engage à réaliser cette opération qu'à la condition d'obtenir une subvention de la part des cantons du Valais, de Vaud et de Genève (32).

2. Le projet de Convention du 14 juin 1864

Intéressés par cette offre venue d'Angleterre, les délégués des gouvernements vaudois, valaisan et genevois se réunissent le 30 mars 1864 à l'hôtel du Gouvernement à Sion. Il s'agit de:

- M. Berney pour le canton de Vaud
- M. Allet pour le canton du Valais
- M. de Riedmatten pour le canton du Valais (33)
- MM Challet-Venel et Vauthier (34) pour le canton de Genève.

M. Berney, président de la conférence, fait un résumé de la dernière entrevue du 15 avril 1864, à Genève, lors de laquelle les participants ont décidé de rédiger un projet de subsidé. Les débats qui se déroulent ensuite aboutissent à un projet de Convention qui règle les modalités des subventions accordées par chaque canton (35). Le début de ce traité nous donne les motifs qui ont amené les délégués à donner leur accord:

"Les Conseils d'Etat des cantons de Vaud, Valais et Genève

Convaincus de l'importance, pour la Suisse occidentale, de hâter l'achèvement d'une voie ferrée par le Simplon, convaincus aussi que, pour atteindre ce but, il est indispensable que les lignes construites des deux côtés de la chaîne des Alpes, en Valais et en Italie, soient prolongées, sans délai, jusqu'au pied de la montagne, ont résolu: ..." (36)

Les subventions, d'un montant de 3,5 millions, sont réparties de la manière suivante:

- Fr. 2'000'000.-- pour le canton de Vaud
- Fr. 500'000.-- " " " du Valais
- Fr. 1'000'000.-- " " " de Genève

Ces sommes seront versées lorsque les lignes citées dans la Convention seront achevées et ouvertes à l'exploitation. En échange de leur part contributive, les trois cantons recevront des actions qui donneront droit à une part aux produits d'exploitation (37).

Il faut toutefois signaler à l'article 6 une réserve pour le canton de Genève:

"L'Etat de Genève réserve, en outre, qu'il n'entend accorder la subvention et n'effectuer aucun versement de fonds que lorsque les communications avec le Valais, par voie ferrée et par la rive gauche du lac, seront assurées par la compagnie de la ligne d'Italie ou par son intermédiaire, et que le chemin de fer, dès la ville de Genève, sera livré à l'exploitation." (38)

La Convention est déclarée nulle si les travaux n'ont pas été entrepris entre Sierre et Brigue et entre Gozzano et Domo dans le délai de six mois, à dater de la ratification (39).

Sous réserve de l'approbation des parlements cantonaux, MM Cérésolle (Vd) de Bons (Vs) (40) et Challet-Venel (Ge) signent cet accord le 14 juin 1864. Quatre jours plus tard, une autre convention règle les rapports entre les deux compagnies ferroviaires (41).

3. Le vote favorable du Grand-Conseil valaisan

Le projet de Convention pour l'achèvement des lignes aux abords du Simplon n'occupe qu'une place réduite dans la vie politique valaisanne en 1864.

Dans un bref Message, les autorités rappellent que le délai du 1er juin 1864, fixé pour terminer la ligne Sierre-Loèche, n'a pas été tenu. Pourtant, décidées à sauver l'entreprise ferroviaire, elles autorisent celle-ci à prélever sur le dépôt d'un million déposé en 1862 lors de la Convention de Berne la somme de Fr. 220'000.-, pour pouvoir poursuivre les travaux sur la section Sion-Sierre. En outre, elles sont disposées à se joindre aux deux cantons voisins pour accorder la subvention de Fr. 500'000.-- prévue par la Convention (42).

Faisant l'objet d'un débat très bref au Grand Conseil, le projet ne rencontre aucune opposition. La déclaration de la Commission est très nette:

"Quant au subsidé, quoique la somme demandée soit une somme énorme pour un pays comme le nôtre, la commission, unanimement et sans hésitation, propose de l'accorder et de la voter vu l'immense intérêt qu'a le pays tout entier à ce que la construction du chemin de fer soit continuée, en Valais et en Italie, jusqu'au pied du Simplon, et à ce que le projet de traversée de cette montagne par une voie ferrée fasse ainsi en avant un pas important ou décisif."
(43)

Le projet de décret est ratifié à l'unanimité moins deux voix (44).

4. La Convention face aux pouvoirs publics vaudois

a) Les motifs du Conseil d'Etat en faveur de la Convention

L'Exposé des Motifs, dû à la plume de M. Berney, à l'appui du projet de décret, nous donne un aperçu assez complet des raisons qui ont amené le Conseil d'Etat à ratifier la Convention.

Après avoir fait un tour d'horizon des efforts accomplis par les autorités précédentes en faveur de cette liaison internationale, le Rapport met en évidence les avantages qu'on peut attendre du prolongement des lignes jusqu'aux abords du Simplon.

Actuellement, les divers produits arrivent en pays vaudois par le Mont-Cenis et Marseille, en faisant un détour considérable. Cette situation est très onéreuse pour les importateurs (45). Par contre:

"Il est incontestable d'abord qu'une voie ferrée reliant directement le canton de Vaud avec l'Italie aurait pour premier avantage d'amener une diminution sur les frais de transport des produits divers et des marchandises qui s'échangent entre les deux pays, tout comme aussi ceux qui par l'Italie pourraient s'échanger avec le Levant. Or ces facilités plus grandes dans le transport et l'abaissement des prix profitent toujours, on le sait, à la fois au producteur et au consommateur." (46)

A l'aide d'un tableau (47, le Conseil d'Etat démontre que le transport d'une tonne de marchandise de Paris et de Bâle à Novarre est actuellement plus avantageux par le Mont-Cenis que par le Gothard.

Par contre, en utilisant le système proposé par la Société anglaise, le prix d'une tonne serait moins cher.

Pour que les lignes soient rentables, la Suisse romande doit leur donner un caractère international:

"Aujourd'hui les lignes de ce réseau en sont réduites à un simple trafic local. Aussi, bien que le produit du transport des voyageurs atteigne et dépasse même la moyenne générale des autres réseaux, le produit est-il loin d'être suffisant pour couvrir l'intérêt des frais de construction. C'est qu'il est parfaitement constaté aujourd'hui à l'exception des rayons qui se trouvent à proximité de très grandes villes, les chemins de fer ne peuvent rendre un revenu suffisant que par le transport des marchandises qui, sur les grandes lignes réellement productives de l'Europe, font en général, les deux tiers de la recette tandis que sur le réseau vaudois, elles n'atteignent pas même celle des voyageurs." (48)

En effet, en 1863, la recette totale de la Compagnie de l'O.S. se subdivise de la manière suivante:

	Fr. 1'742'128.--	(prod. voyageurs)
Produit total:	Fr. 2'993'445.--	Fr. 988'527.-- (prod. marchandises)
		Fr. 262'790.-- (prod. divers)

La même année, en France, le rapport marchandises-voyageurs est de deux contre un. En Allemagne, le réseau ferroviaire (17'800 km) produit Fr. 156'500'000.-- de recettes de voyageurs et Fr. 322'500'000.-- de recettes de marchandises (49).

En réalisant ce nouveau projet, le trafic entrerait en Suisse par les Verrières et plus tard par Jougne et par Bâle - Berne - Fribourg et convergerait vers Lausanne qui deviendrait un noeud ferroviaire important. Plusieurs villes du canton bénéficieraient de cette nouvelle voie où passeraient les grands courants commerciaux qui permettraient d'accroître le nombre de consommateurs et de débouchés pour les produits de l'agriculture et du commerce (50).

Quant aux chances d'un prochain percement du tunnel, l'exécutif vaudois estime qu'il faut encore attendre que la question soit mieux étudiée, mais il importe de maintenir en vigueur les concessions obtenues en Suisse et en Italie:

"En attendant que le problème du passage définitif soit résolu, l'étude approfondie de la question et l'examen topographique de la traversée du Simplon ont conduit à penser qu'il serait possible de tirer partie de facilités relatives que présente actuellement ce passage pour y amener dès maintenant le courant principal du trafic du Nord de la France, de la Belgique, des provinces Rhénanes, de la S.O. avec l'Italie qui se partage aujourd'hui entre le Mont-Cenis et le St-Gothard, et cela seulement en poussant rapidement les voies ferrées des réseaux suisses et italiens jusqu'à Brigue d'un côté, et jusqu'à Domo d'Ossola de l'autre." (51)

En résumé, en proposant au Grand Conseil la ratification de cette Convention sur l'avis conforme de la commission vaudoise du Simplon (52), le Conseil d'Etat estime obtenir de ce traité qu'une compagnie nouvelle et plus solide remplace l'impuissante Compagnie d'Italie, que les têtes de ligne italo-suisse soient avancées au pied de la montagne et que le courant commercial attiré sur ces lignes faciliterait, dans un délai plus rapproché, le percement du tunnel. En obtenant ces résultats, la ligne du Simplon aurait une avance bien plus grande sur les autres lignes alpestres et son avenir serait assuré (53).

b) Le vote d'ajournement du Grand Conseil

Le Grand Conseil se réunit le 23 août 1864. Au début de la séance, M. Ruchonnet dépose une motion demandant d'ajouter à la Convention les dispositions nécessaires pour procurer l'exécution de la ligne de Jougne, car, estime-t-il, le chemin de fer du Simplon a deux points de passage tout aussi importants les Alpes et le Jura (54).

Les députés votent l'ajournement de la motion et prie le Conseil d'Etat de rédiger un Rapport sur la question de Jougne. Ce dernier, présenté à la séance du 12 septembre 1864, donne un aperçu des difficultés que connaît la Compagnie de l'O.S. Cette entreprise ne trouve pas les ressources financières pour construire le tronçon de Jougne. Du côté français, le P.L.M. n'a pas encore accepté d'entreprendre la ligne Pontarlier-Jougne (55). Le Conseil d'Etat a tenté sans succès d'incorporer la ligne dans la Convention du 14 juin (56). La question est de savoir s'il est plus

important pour le canton de favoriser la construction de la ligne de Jougne ou le percement du Simplon. L'exécutif émet l'avis suivant:

"... le meilleur moyen d'assurer la construction de la ligne de Jougne, et d'éviter au pays la nécessité de la construire lui-même à perte, est de rechercher à procurer l'exécution du prolongement des lignes ferrées jusqu'aux abords du Simplon et le passage de ce col des Alpes par voie ferrée, tout en prenant les mesures conservatoires nécessaires pour ne pas laisser périmer la concession de Jougne et les droits de l'Etat." (57)

Ces deux questions, intimement liées, vont faire l'objet de deux débats assez importants. La première séance s'ouvre le 12 septembre 1864 avec le rapport de la majorité de la commission concernant la Convention du 14 juin. Ses membres attirent l'attention de leurs collègues sur le fait que les deux problèmes sont inséparables (58).

Ils proposent donc de voter une résolution demandant la consultation des assemblées générales des communes sur les deux questions suivantes:

- 1) l'Etat veut-il subventionner le chemin de fer jusqu'aux abords du Simplon ?
- 2) si oui, la subvention sera-t-elle de deux millions comme le veut la Convention ou de quatre millions comme le propose la commission vaudoise dans son rapport de 1863 ?

En outre, le Conseil d'Etat est invité à prendre les mesures nécessaires pour que les travaux de la ligne de Jougne soient prochainement commencés (59).

La minorité de la Commission constate que la Convention n'ajoute pas un kilomètre au réseau vaudois, mais subventionne surtout les réseaux du Valais et du Chablais (60). Pessimiste quant aux avantages agricoles, industriels et commerciaux que le Simplon peut apporter au canton, elle considère que la somme de deux millions est au-dessus des forces de l'Etat et n'a aucun effet déterminant sur le percement du tunnel. Il faut d'abord convaincre le gouvernement italien d'aider financièrement le Simplon. C'est la seule possibilité de faire aboutir le projet (61). Il ne faut pas oublier que le canton de Vaud veut donner une subvention à deux compagnies dont l'état financier n'est pas brillant et que ni l'une ni l'autre n'est capable d'assurer le percement du souterrain. De plus, en comprenant dans la Convention la ligne du Chablais, un coup néfaste est porté à celle de Jougne (62). En conclusion, la minorité propose de ne pas entrer en matière sur cette question (63).

Pendant le débat, M. Delarageaz refuse l'art. 6 de la Convention concernant les lignes du Chablais qui font concurrence à celles de l'O.S. (64). M. Berney lui répond que le canton de Vaud doit aussi tenir compte des intérêts genevois. Il ne faut non plus pas négliger la position du Valais:

"Il n'en est pas ainsi, le Simplon est sur le territoire du canton du Valais, le Valais est maître d'en disposer comme il veut, et si le canton de Vaud, qui selon moi a un plus grand avantage que le Valais au percement du Simplon, veut arriver à quelque chose du côté de ce passage, il faut qu'il traite avec le Valais, qu'il rachète par une convention l'abandon d'une partie de ses droits excessifs sur ce passage." (65)

Rapidement, le débat prend une tournure favorable à l'ajournement de la question avec des considérants afin de bien montrer aux cantons de la Suisse allemande que les Romands ne sont pas du tout décidés à abandonner le projet du Simplon (66). Finalement, après une discussion sur la forme à donner au texte d'ajournement, le Grand Conseil adopte à l'unanimité la résolution suivante:

"Le grand conseil, laissant intactes les diverses questions soulevées par le projet de décret, décide de renvoyer au conseil d'état, en l'invitant à vouer toute sa sollicitude à la question du passage du Simplon pour une voie ferrée, déclarant qu'il est disposé à faire des sacrifices pécuniaires pour la réussite de cette entreprise, en rapport avec les avantages qu'elle assure au pays et l'étendue de ses ressources." (67)

La question de la ligne de Jougne fait l'objet d'un second débat dont nous n'entrerons pas dans les détails. Après deux jours de pourparlers, les députés, à l'unanimité, votent la proposition de M. Dapples:

"Le conseil d'état est invité à ne rien négliger pour procurer l'exécution de la ligne de Jougne, soit en mettant la compagnie de l'ouest en demeure de remplir les engagements résultant pour elle de la concession du 2 avril 1856, soit en prenant les mesures nécessaires pour éviter la péremption, soit par tel autre moyen qu'il jugera opportun.
Il fera rapport dans la prochaine session." (68)

Le vote d'ajournement du parlement vaudois a certainement été influencé par la pression des habitants des contrées, intéressés bien plus par la ligne de Jougne que par l'établissement d'une voie ferrée sur sol étranger. D'ailleurs, l'année suivante les citoyens de cette partie du canton (69) vont créer un comité chargé de favoriser la construction de ce tronçon. Le sacrifice financier demandé pour le Simplon est encore trop élevé, vu les possibilités encore très aléatoires de percer un jour le tunnel.

L'intérêt local a triomphé de l'intérêt plus général du canton.

Préoccupé par les événements tragiques du 22 août 1864 qui ont marqué les élections au Conseil d'Etat, le canton de Genève se borne à voter l'ajournement de la votation du projet de Convention (70).

Abandonné par les Vaudois et les Genevois, la Convention n'aboutit pas. La Compagnie anglaise se retire et la Ligne d'Italie tombe en faillite. Le projet du Simplon perd ainsi une occasion unique de pouvoir consolider sa position vis-à-vis des autres passages alpins.

D. LA VICTOIRE DU GOTHARD AU DETRIMENT DU SIMPLON

1. Le "système des deux lignes" proposé par les cantons non-gothardistes

Dès 1863, les partisans du Gothard font publier en Suisse et à l'étranger des écrits en faveur de leur projet.

Les cantons de l'Ouest de la Suisse ne restent pas inactifs. En effet, le Conseil d'Etat vaudois prend l'initiative d'adresser au Conseil fédéral une lettre lui demandant de faire parvenir au gouvernement italien 750 exemplaires d'une brochure intitulée: "Simplon - Gothard - Lukmanier" (71) qui démontre les avantages du premier passage sur les deux autres. L'exécutif fédéral refuse en faisant valoir l'art. 10 de la Constitution fédérale (72).

La voie diplomatique étant fermée, les gouvernements vaudois et valaisans se mettent d'accord pour remettre au Général La Marmora, président du conseil des ministres du roi d'Italie, un Mémoire qui traite du système des deux passages des Alpes et son avantage sur le Gothard. Mais en quoi consiste ce projet appelé "système des deux lignes" ? Il s'agit de relier, à l'Est de la Suisse, le réseau italien à celui de l'Allemagne en utilisant les lignes de la Compagnie de l'Union Suisse, en passant par le Lukmanier la vallée du Rhin et le lac de Constance. A l'Ouest du pays, le Simplon doit servir de trait d'union entre les voies ferrées italiennes et celles de la S.O. Le trafic se dirigerait par la vallée du Rhône vers Lausanne, Jougne, Paris, le Centre et le Nord de la France, l'Angleterre et par Berne et Bâle vers les bords du Rhin, la Belgique et la Hollande. (73). L'Italie ne doit pas être appelée à faire des sacrifices plus grands que

ceux qu'on lui demande pour le Gothard. Avec ce projet, la Péninsule serait en communication directe, non seulement avec les régions comprises dans la zone du Gothard, mais aussi, à l'Est, avec les cantons de la Suisse orientale, le Wurtemberg oriental, la Bavière, la Saxe, la Prusse. A l'occident, ce système engloberait les cantons romands, le centre et le nord de la France, l'Angleterre et la Belgique dont le trafic passe actuellement sur les lignes du P.L.M. (74).

Les deux cantons attirent surtout l'attention du ministre italien sur les avantages du Simplon pour l'Italie. Ils considèrent que, quel que soit le système que l'on adopte pour franchir les Alpes, le Simplon est le plus favorable par la facilité exceptionnelle de ses abords. Si l'on construit un tunnel de base de 17 km, ses têtes n'excèdent pas l'altitude de 800 mètres, alors que le Gothard ne peut être franchi qu'à 1200 mètres. Les voies d'accès du Simplon, à partir de Gozzano et de Sion, seraient d'exploitation plus facile et coûteraient près de cent millions de moins que celles de Camerlata et de Lucerne. Même si on accordait au Simplon la moitié des subventions prévues pour l'entreprise du Gothard, la situation financière du Simplon se trouverait dans une position bien meilleure (75).

Pour terminer, les signataires du Mémoire déclarent:

"Les cantons de Vaud et du Valais, pour ce qui les concerne, ne donneront jamais leurs concours à un projet de passage qui les mettrait complètement en dehors du trafic direct avec l'Italie et les laisserait comme aujourd'hui dans la zone de la ligne de Paris à Marseilles." (76)

2. La décision en faveur du Gothard

En mars 1866, le Conseil fédéral transmet aux cantons une Note de l'Italie annonçant que ce pays avait fixé son choix sur le Gothard en exprimant l'espoir que les cantons donneraient une subvention (77):

"Il ne pouvait être question d'établir à travers les Alpes suisses une double voie, par exemple, au Lukmanier et au Simplon, ni d'adopter un passage unique le Simplon, qui aurait fait, pour ainsi dire, le double emploi avec la voie du Mont-Cenis, où les résultats de dépenses et de travaux considérables assurent d'avance l'ouverture d'une communication directe avec le bassin du Pô et celui du Rhône." (78)

Après avoir pris connaissance de cette déclaration, les cantons de Glaris, d'Appenzell, de St-Gall, des Grisons, du Valais, de Vaud et de Genève se

réunissent à nouveau le 23 avril 1866. Dans le protocole de la conférence, soumis au Conseil fédéral, les délégués s'opposent comme en 1863 à tout privilège et monopole en faveur d'un des passages des Alpes et à tout subside fédéral favorisant une voie au détriment d'une autre (79).

Au début de l'année 1869, les gouvernements d'Italie, de la Confédération de l'Allemagne du Nord, du Grand-Duché de Bade et du Wurtemberg confirment leur choix en faveur du Gothard (80):

"La guerre de 1866, succédant à celle du Danemark, avait fondé l'hégémonie allemande en Europe et noué des liens étroits entre l'Italie et l'Allemagne. La Prusse voulait être reliée avec son alliée méridionale par un chemin de fer indépendant de la France et de l'Autriche. Les ouvertures de la Suisse furent donc bien accueillies." (81)

Le Conseil fédéral communique ces décisions aux gouvernements cantonaux, en demandant de donner leur avis relativement à la conduite que la Confédération doit suivre dans cette affaire (82).

Pour pouvoir donner une réponse commune à cette question, le Conseil d'Etat vaudois invite les représentants des Etats de l'Est et de l'Ouest de la Suisse à une conférence à Lausanne le 24 avril 1869. Il ressort des délibérations la décision suivante:

"... on attendait du haut Conseil fédéral qu'il se bornerait à servir d'intermédiaire entre les Cantons et les Sociétés intéressées à l'entreprise du St-Gothard, d'une part, et les gouvernements étrangers, d'autre part, et qu'il s'abstiendrait de tout acte et de toute démarche qui pourraient impliquer directement ou indirectement en faveur de cette entreprise un engagement financier, une garantie même simplement morale, ou seulement un privilège ou une préférence de la part de la Confédération." (83)

N'ayant pas participé à ces délibérations, le canton de Fribourg estime que le Gothard présente un avantage pour la Suisse entière, bien que les intérêts fribourgeois soient mieux desservis par le Simplon. En conséquence:

"Tout en nous déclarant ainsi favorables à la voie ferrée du St-Gothard, nous annonçons que nous ne pourrions prêter aucun concours matériel à l'entreprise et nous exprimâmes le désir que la Confédération elle-même se borne à prêter son appui moral au projet, à moins qu'elle ne prenne des mesures propres à y rattacher les parties du territoire suisse qui auraient été mieux desservies par le percement du Luckmanier ou du Simplon." (84)

Sur le plan fédéral, l'ensemble des réponses à la demande des autorités fédérales peut être classé en trois groupes. L'un est représenté par les cantons anti-gothardistes qui désirent que le Conseil fédéral ne prenne pas

une position différente de celle qu'il doit occuper vis-à-vis de tous les autres chemins de fer. Le deuxième est formé par les cantons gothardistes, auxquels il faut ajouter Fribourg et Neuchâtel, qui désirent que la Confédération prenne la question en main pour traiter avec les Etats étrangers et pour faire du chemin de fer du Gothard une entreprise nationale servant les intérêts de tout le pays. Le canton de Berne, avec une position plus particulière constitue le troisième groupe (85).

La Convention du Gothard, signée entre les parties en 1869, est ratifiée par la Suisse en 1870, et par l'Italie et l'Allemagne unifiée en 1871. La Confédération suisse n'obtient qu'un rôle de surveillance des travaux et doit prendre les mesures nécessaires pour assurer l'exécution de l'entreprise et de toutes les prescriptions mentionnées dans le traité (86). Les cantons simplonistes ont obtenu gain de cause. La Confédération restera neutre dans cette entreprise. Malgré cette maigre consolation, la victoire du Gothard sonne le glas du projet du Simplon, en lui portant un coup funeste, car:

"Pour lutter contre les avantages de son rival, il aurait dû au moins pouvoir opposer les subventions françaises aux allemandes. Mais, malgré l'appui de Gambetta, la France paraissait peu disposée à s'intéresser financièrement à une entreprise située en dehors de ses frontières." (87)

Après une lutte d'un peu moins de vingt ans en faveur du Simplon, les cantons simplonistes sont battus. Cette défaite est encore assombrie par la faillite de la Compagnie de la Ligne d'Italie en 1872. Rien, à cette époque, ne laisse présager que ce tunnel pourra se faire dans un proche avenir.

La collaboration intercantonale va connaître une période d'accalmie jusqu'au début des années 1880. Pourtant, les Romands ne baissent pas les bras. Ils poursuivent la lutte au niveau des compagnies de chemin de fer où le canton de Vaud et, dans une faible mesure, le Valais et Fribourg vont chercher, à travers les différentes étapes de la formation de la S.O.S., à amener des éléments nouveaux susceptibles de permettre la réalisation de leur projet.

Chapitre III : UN ATOUT IMPORTANT POUR LE SIMPLON :

LA FORMATION DE LA COMPAGNIE S.O.S.

Au début des années 1860, toutes les Compagnies de Chemin de fer de la Suisse romande sont en butte à de sérieuses difficultés financières. Elles voient planer sur elle la menace de la faillite. Cet état de chose est du à la politique individualiste pratiquée par ses dirigeants qui a pour conséquence le maintien d'une concurrence ruineuse, surtout depuis l'ouverture de la ligne Lausanne-Fribourg-Berne.

Le projet du Simplon subit les inconvénients de cette situation. Pour que cette oeuvre ait une chance de se réaliser dans un proche avenir, il faut qu'elle puisse s'appuyer sur une Compagnie forte, possédant un solide crédit en Suisse et à l'étranger. Or, actuellement, la Compagnie d'Italie est bien loin de présenter une telle image à l'opinion publique.

Un changement s'opère en 1864, lorsque les Compagnies de l'O.S., du L.-F.-B. et du Franco-Suisse (1) décident de s'acheminer vers une collaboration en mettant en commun l'exploitation de leurs lignes.

Cette décision marque le point de départ d'un processus qui, à travers le rachat de la Ligne d'Italie et les fusions de 1873 et 1881, va aboutir à la naissance de la Compagnie de la "Suisse Occidentale et du Simplon" (S.O.S.). Cette nouvelle entreprise groupera presque toutes les lignes de la Suisse romande sous une administration solide qui aura un effet bénéfique sur les négociations intercantionales des années 1886-1887. Placés sous le régime des lois sur les chemins de fer de 1852 et plus tard de 1872 (2), les cantons romands prennent une part certaine dans la création de la S.O.S. A côté d'un rôle assez modeste des autorités fribourgeoises et valaisannes, le conseil d'Etat vaudois intervient à plusieurs reprises dans les diverses négociations, avec l'intention évidente de favoriser avant tout la réalisation du projet du Simplon.

Le point de vue de Neuchâtel et de sa Compagnie le Franco-Suisse sera volontairement laissé de côté.

A. LA NAISSANCE DE LA COMPAGNIE DE LA SUISSE-OCIDENTALE

1. La situation des Compagnies de l'O.S. et du L.-F.-B.

Il est nécessaire tout d'abord de donner un coup d'oeil rapide sur la situation des Compagnies ferroviaires vaudoises et fribourgeoises, en

1863, en utilisant, pour le faire, les considérations que M. Tallichet avaient émises à cette époque (3).

La Compagnie de l'O.S. est la plus importante de la Suisse romande, par sa position, par l'étendue de ses lignes (150 km) et par les capitaux qui y sont engagés. Mais c'est aussi dans cette entreprise que les plus grandes erreurs ont été commises. A bout de ressources et de crédit, elle doit sa mauvaise situation financière à plusieurs raisons. La première réside dans le fait d'avoir suivi le tracé difficile et coûteux préconisé par les ingénieurs Stephenson et Swinburn en 1850. L'entrepreneur anglais, à qui on avait confié l'exécution à forfait, ne possédait ni les ressources, ni l'habileté nécessaires. Pour éviter la faillite, l'O.S. passa un contrat avec le Crédit Mobilier de Paris à des conditions onéreuses. La direction technique du projet fut confié à un ingénieur français qui ne connaissait pas le pays et qui construisit la ligne très chèrement. Les dirigeants se mirent à dos le gouvernement de Genève qui donna à une autre compagnie la concession sur son territoire. Leur politique vis-à-vis de la ville de Lausanne et de la ligne d'Oron ne fit qu'aggraver la situation. Se trouvant inclus entre les lignes de L.-F.-B., l'O.S. se voit obligé de s'associer avec son ancienne rivale afin d'éviter un désastre (4). Pourtant:

"Il ne reste probablement qu'un seul moyen de relever décidément la compagnie, ce serait le percement du Simplon et l'établissement d'une voie ferrée à travers ce passage. Malheureusement cette entreprise est, comme nous le verrons, entre des mains incapables de la faire réussir, et en fût-il autrement que, pour mener à bonne fin une oeuvre aussi colossale, il faudrait que la compagnie de l'Ouest pût y prendre une part financière qui serait dans son intérêt évident, mais qu'elle est absolument hors d'état de fournir." (5)

Les difficultés de sa voisine fribourgeoise (L.-F.-B.) trouvent leurs origines dans la façon d'agir des actionnaires dont il faut distinguer deux groupes: d'une part les capitalistes et banquiers français plus ou moins rivaux du Crédit Mobilier et de la Compagnie de l'O.S. qui avaient des intérêts particuliers et qui vivaient de rivalités financières et de spéculations pures, d'autre part, on trouve l'Etat, la ville et les citoyens de Fribourg, la ville de Lausanne qui, animés surtout par des sentiments patriotiques, gaspillèrent leur temps et leur argent dans la lutte contre l'O.S. Le coût de construction des lignes fut aussi excessif (6).

"Comme pour les lignes de l'Ouest, quoique probablement dans une moindre mesure, la seule chose qui pourrait donner un élan vigoureux

au chemin de fer Lausanne-Fribourg serait le percement du Simplon mais l'état de Fribourg n'est pas en mesure de coopérer financièrement à cette entreprise." (7)

Cependant, le percement de ce souterrain est jugé peu réalisable en 1864. Il faut trouver momentanément une solution permettant de tirer les compagnies de leurs embarras financiers. C'est ainsi que va naître et se réaliser l'idée d'une association.

2. L'Association de 1864

Déjà en 1863, l'O.S., le L.-F.-B. et le Franco-Suisse règlent par un traité le partage du trafic entre les deux lignes parallèles de Lausanne-Berne et de Lausanne-Neuchâtel. Mais ce contrat, qui expire le 1er juin 1864, ne s'applique pas aux voyageurs, ni à toutes les marchandises à l'égard desquelles chaque ligne conserve son indépendance (8). C'est pourquoi, aux termes d'une convention signée le 8 avril 1864, les trois compagnies décident de former une association pour l'exploitation en commun des lignes dont elles sont concessionnaires. Elles font apport à la Société de l'ensemble des voies, des bâtiments, du matériel fixe et roulant, de l'outillage et décident que les produits du réseau formeraient une masse commune qui serait partagée dans une certaine proportion entre les différentes sections, tandis que les dépenses seraient réparties d'une manière générale au prorata des kilomètres. L'administration est confiée à un conseil composé de sept membres représentant les trois compagnies (9).

Par la Convention, signée le 9 juillet 1864, l'exploitation des lignes associées est remise à une Société en nom collectif sous la raison sociale de "Messieurs Laurent, Bergeron et Cie", moyennant un prix à forfait de Fr. 8'000.-- par kilomètre et par an, pour une recette brute ne dépassant pas Fr. 18'000.--, avec une progression proportionnée à l'augmentation des produits (10).

L'Association semble bénéfique puisque le mouvement des recettes est en augmentation de 1864 à 1865 (11). En 1866 et 1867, le volume des voyageurs et des marchandises est en baisse. Il faut en chercher les raisons dans les guerres qui se déroulent en Allemagne et en Italie et qui paralysent le trafic international (12). En 1867, l'introduction de surtaxes sur une partie du réseau, l'été pluvieux, l'hiver précoce et rigoureux et les mauvaises récoltes sont à l'origine de la diminution du rendement de l'entreprise (13).

En plus, le matériel roulant est de mauvaise qualité et les voyageurs sont mécontents du service (14).

La situation s'améliore dès 1868 d'une manière réjouissante. Cette courbe ascendante est due à la situation internationale. La guerre franco-allemande de 1870 est une mine d'or pour les chemins de fer suisse. Avant ce conflit, le P.L.M. et la Compagnie de l'Est faisaient passer tout le trafic de l'autre côté du Jura, par Bâle, alors que les marchandises devaient rentrer par Genève ou les Verrières. Après la guerre, la France rend à l'Allemagne les chemins de fer alsaciens et lorrains et le trafic revient sur les lignes romandes (15).

En 1872, l'absence de transports de troupes va amener une diminution du produit des voyageurs (16). La situation financière générale de l'association n'est guère réjouissante. Considérant le système d'exploitation à forfait comme plus valable, les représentants des trois compagnies et des cantons intéressés décident d'ouvrir des négociations en vue d'aboutir à une fusion complète des trois entreprises.

3. La fusion de 1873: les exigences du canton de Vaud

En août 1872, les délégués des trois compagnies se réunissent pour envisager la fusion complète de leur réseau.

Sous la forme d'une Société par actions, la "Compagnie des chemins de fer de la Suisse-Occidentale" (S.O.) voit le jour. Les actions des anciennes entreprises sont transformées en actions de la nouvelle Compagnie. Leurs dettes sont liquidées (17).

Mis au point, le projet est soumis aux gouvernements des quatre cantons intéressés. Il fait l'objet de conférences qui ont lieu en octobre et en novembre 1873 entre les délégués des Conseils d'Etat et des compagnies. La délégation vaudoise composée de MM Delarageaz, Ruchonnet et Bonjour autorise la fusion, à condition que la S.O. prenne divers engagements dont le plus important est relatif au percement du Simplon. La compagnie se soumet à cette demande par lettre du 29 mars 1873 dont en voici un extrait:

"La Compagnie fusionnée de la Suisse Occidentale adopte l'idée d'une subvention pour le percement du Simplon, et se déclare disposée à l'élever au chiffre de cinq millions de francs, payables dès le percement du tunnel, mais avec la condition expresse:

- a) Que les lignes de la Broye auront fusionné avec celles de la Suisse Occidentale,

- b) Que l'entreprise du Simplon, dirigée dans le sens des intérêts vaudois, soit dès lors incontestablement favorable aux intérêts de la Suisse Occidentale et que celle-ci soit en conséquence mise en part d'une manière équitable, soit dans l'administration de la dite entreprise, soit dans l'exploitation de la ligne Bouveret-Brigue." (18)

La question ne soulève pas de difficultés au parlement fribourgeois. Le contrat de fusion, signé le 7 août 1872, est ratifié au début de l'année 1873 avec un effet rétroactif au 1^{er} janvier 1872.

La nouvelle compagnie sera administrée par un Conseil de 36 membres dont deux représentants des quatre cantons romands. Dans le Comité de Direction, composé de quatre membres, figurent MM. Philippin (NE), von der Weid (FR), Vessaz (VD) et Girod (GE). Le Comité de surveillance, au nombre de sept personnes, est dominé par la forte personnalité de M. Weck-Reynold, le grand artisan des chemins de fer fribourgeois (19).

En janvier et en mars 1873, la S.O. fusionne avec la Compagnie des chemins de fer de la Broye (20). C'est à elle qu'incombera la lourde tâche de construire la ligne dite "Longitudinale" (Palézieux-Moudon-Payerne-Lyss) et celle dite "Transversale" (Fribourg-Payerne-Yverdon). Ces charges nouvelles vont être à l'origine des difficultés financières de la S.O. en 1875, difficultés occasionnées aussi par le rachat en 1874 de la Ligne d'Italie.

B. LE RACHAT DE LA LIGNE D'ITALIE

Comme nous l'avons vu précédemment, la compagnie de la Ligne d'Italie est déclarée déchue de sa concession par le Conseil fédéral, en septembre 1872 (21).

En parallèle des efforts du Conseil d'Etat valaisan pour sauver son chemin de fer, des groupes financiers divers mènent une activité fébrile dans le but de former un groupe capable de racheter la Ligne d'Italie. Les Vaudois et les Genevois, vivement intéressés par cette affaire, forment un comité de financiers en vue de préparer les voies à un rachat de l'entreprise. Concernée de très près par ce problème, la S.O. décide d'y apporter son concours. Ce groupe, consolidé par l'arrivée de capitalistes français et italiens, donne naissance au premier consortium (22).

La Ligne d'Italie est mise aux enchères le 26 novembre 1873 au prix de

Fr. 3'830'000.--. Pourtant, étant donné le prix élevé et les obligations importantes du cahier des charges, aucun acquéreur ne se présente. Pour les mêmes raisons, une partie des membres du consortium refuse de participer aux enchères et se retire de la combinaison.

Ne baissant pas les bras, la S.O. juge que ses intérêts sont suffisamment importants pour qu'elle puisse faire des sacrifices financiers. Elle trouve un partenaire en la personne de la Société financière vaudoise et les deux ensemble forment le deuxième consortium (23). Les deux parties se lient par la Convention signée le 15 février 1874. Au bas du contrat, on trouve les signatures de MM. Philippin (24), von der Weid, Vessaz et Léchet pour la S.O. et de MM. Mercier et Renevier pour la Société financière vaudoise.

Les buts de cette association sont définis par l'art. 1 du traité:

"Il est formé entre les Stés susmentionnées, une Société en participation commençant aujourd'hui et ayant pour but de poursuivre, aux meilleures conditions possibles, l'acquisition de la Ligne d'Italie et de constituer, lorsque le moment sera venu, la Sté qui sera chargée de la construction du tunnel du Simplon et du reliement du réseau des chemins de fer suisses avec le réseau des chemins de fer italiens." (25)

L'art. 2 mentionne que la part de chaque partie sera constituée par la moitié des actions. L'art. 7 nous informe que la Compagnie S.O. sera chargée de l'exploitation de la Ligne d'Italie et de toutes les dépenses, mais par contre, elle encaissera toutes les recettes (26).

Lors des secondes enchères, le 16 mars 1874, le consortium devient acquéreur de la ligne au prix de Fr. 10'000.-- et aux conditions du cahier des charges dont la plus importante est mentionnée à l'art. 6:

"Le chemin de fer devra être achevé et livré à l'exploitation dans les délais suivants:

- a) pour la section Sierre-Loèche, au plus tard le 1er mai 1877
- b) pour la section Loèche-Viège, au plus tard le 1er mai 1878
- c) pour la section Viège-Brigue - frontière italienne, les concessionnaires sont autorisés à s'arrêter à Viège et à ne commencer les travaux de cette section que lorsque la traversée du Simplon sur les territoires suisse et italien sera assurée.
- d) pour la section Bouveret - St-Gingolph, en même temps que l'ouverture de l'exploitation de la ligne française sur le territoire de la Savoie aboutissant à St-Gingolph." (27)

Le 7 avril 1874, le tribunal de commerce de Turin prononce la déchéance des concessions accordées par le Royaume de Sardaigne à la Compagnie de la Ligne d'Italie en 1856 (28).

La nouvelle compagnie, issue de ce rachat, prend le nom de "Compagnie du Chemin de Fer du Simplon". Elle est mise au bénéfice de la concession décrétée le 24 septembre 1873 par l'Assemblée fédérale (29). Le Conseil d'Etat vaudois approuve les statuts le 22 mai 1875 et le Conseil d'administration entre en fonction le 1er janvier 1876. Il est présidé par M. Cérésolle, ancien conseiller d'Etat, assisté de deux administrateurs-délégués: M. Lommel pour les questions techniques, et M. Renevier pour les finances.

Le percement du Simplon fut, sans aucun doute, le principal motif de la réalisation de cette opération, comme le confirme M. Lommel:

"Parmi les motifs de cet acte figurait en première ligne celui d'avancer la grande question du tunnel du Simplon, question jusqu'alors étouffée sous le poids du discrédit financier et de l'incurie administrative de l'ancienne Compagnie d'Italie. Ce but initial fut hautement confirmé en 1875 par la constitution définitive d'une Compagnie anonyme qui prit la dénomination de Compagnie du chemin de fer du Simplon." (30)

Ce rachat a eu une conséquence importante pour le canton de Fribourg:

"C'est ainsi que notre canton de Fribourg au titre de gros actionnaire de la Compagnie des chemins de fer de la Suisse-Occidentale fut intéressé à la ligne du Simplon." (31)

En devenant actionnaire de la Cie du Simplon, la S.O. se trouve dans une bien meilleure position face au projet du Simplon et, de ce fait, plus à même de favoriser sa réalisation.

C. LA MOTION VAUDOISE PARALYSEE PAR LES DIFFICULTES DE LA S.O.

Au cours de l'année 1875, la proposition d'une subvention vaudoise en faveur du Simplon revient au premier plan par le truchement d'une motion déposée au Grand Conseil. Ce vœu de quelques députés coïncide avec les déboires de la S.O. qui va renvoyer la motion au second plan. L'attention du parlement vaudois se portera essentiellement sur les remèdes à trouver pour tirer la Compagnie de ses embarras.

1. La motion Chavannes-Burnat

Au début de la séance du Grand Conseil vaudois du 21 mai 1875, M. Chavannes-Burnat, au nom d'un certain nombre de députés, dépose une motion demandant

au Conseil d'Etat d'élaborer un projet de loi concernant une participation de l'Etat à la construction d'un chemin de fer à travers le Simplon et le développement du réseau secondaire des voies ferrées du canton de Vaud:

"Les députés soussignés, ayant considéré que les plus grands intérêts de notre pays se lient à la construction d'une voie ferrée au travers des Alpes, pour le passage du Simplon,

Que le canton de Vaud a constamment affirmé que son appui était assuré à cette entreprise qu'il tient à juste titre pour une entreprise nationale,

Ayant appris d'autre part que la sté pour la construction de cette voie ferrée venait de signer son acte constitutif et qu'ainsi le moment paraît être venu de fixer la part pour laquelle le canton veut contribuer à l'exécution du projet,..." (32)

La commission unanime, chargée d'examiner la motion, demande au Conseil d'Etat de la prendre en considération, car le projet du Simplon est un élément essentiel de la politique ferroviaire vaudoise:

"On ne peut oublier, dans cette Assemblée et dans le pays, que notre réseau actuel de chemin de fer a été construit presque en entier en vue du ferme espoir que nous avons de voir le passage du Simplon se construire." (33)

Les députés demandent à l'exécutif de préparer un projet de décret proposant une somme pour subventionner le Simplon et les chemins de fer régionaux. La question est ajournée jusqu'en août 1875 (34).

2. La crise de la S.O.: l'assemblée des actionnaires du 26 juin

Après une hausse générale en 1873, le mouvement des recettes de la S.O. connaît une baisse en 1874. Seul le produit des voyageurs est en augmentation (35). Le Rapport de gestion attribue la baisse des recettes-marchandises à la récolte abondante des céréales suisses qui limite l'arrivée de produits étrangers, d'où une diminution du trafic sur les lignes (36).

La compagnie doit trouver de l'argent. Ses besoins immédiats se chiffrent à 16 millions pour achever les lignes de la Broye, payer sa part aux frais de construction de la ligne du Simplon, exécuter les travaux nécessaires à son réseau, éteindre sa dette flottante et enfin, rembourser un emprunt qui arrive prochainement à échéance (37).

L'entreprise n'est pas en mesure de se procurer, par ses propres moyens,

une somme aussi importante. A l'assemblée des actionnaires, tenue à Lausanne le 26 juin 1875, la motion suivante est déposée:

"Les actionnaires soussignés ont l'honneur de demander à l'Assemblée générale qu'il soit sursis à l'approbation des comptes et à la gestion de 1874, et qu'il soit nommé une commission d'enquête chargée d'examiner la situation de la Compagnie, les causes de cette situation et les moyens d'y remédier." (38)

La motion est acceptée et une commission d'enquête est nommée.

3. Le Grand Conseil vaudois, confronté à la crise de la S.O.

L'Exposé des Motifs et le projet de décret relatifs au Simplon et aux voies ferrées du canton est à l'ordre du jour de la séance du parlement vaudois, le 24 août 1875.

Dans son rapport appuyant le décret, l'exécutif met en évidence toutes les subventions que l'Etat a accordées à ses chemins de fer et déclare qu'il est indispensable de justifier ses sacrifices par un effort financier en faveur du percement du tunnel (39). Selon l'article 1 du décret:

"Le Conseil d'Etat est autorisé à intéresser l'Etat de Vaud dans la construction du chemin de fer de Suisse en Italie par le Simplon, entre Brigue et Domo d'Ossola, pour une somme de quatre millions. Les conditions de cette participation seront soumises à la ratification du Grand Conseil." (40)

Dans un rapport oral, la commission propose aux députés d'ajourner la question, compte tenu de la situation difficile de la S.O., en attendant qu'une solution soit trouvée pour tirer cette entreprise de l'embarras (41). Cette proposition reçoit l'approbation du parlement (42).

La même séance fait l'objet du dépôt d'une motion, demandant à l'exécutif de soumettre aux députés un rapport sur l'état actuel de la S.O. et sur les moyens de lui venir en aide (43).

Donnant suite à ce désir, les sept conseillers présentent le jour suivant un compte-rendu de la situation de la S.O. Ils signalent qu'une nouvelle assemblée des actionnaires doit se réunir le 28 août 1875 où il sera présenté plusieurs solutions qui ne sont, à leur avis, pas valables (44). Un débat s'ouvre sur le problème de l'intervention ou de la non-intervention de l'Etat dans cette affaire. Finalement, les députés se rangent à l'avis de la commission qui demande au Conseil d'Etat de se tenir au courant de la situation et de n'intervenir que de concert avec les Etats intéressés (45).

4. La solution à la crise

Les actionnaires de la S.O. se réunissent à nouveau en assemblée le 28 août 1875. Différents remèdes (46) à la crise sont proposés:

- 1) Il est possible d'emprunter 16 millions auprès des Maisons de Banque à Genève, mais à des conditions très onéreuses.
- 2) La compagnie est entrée en négociation avec les Etats de Vaud et de Fribourg, leur demandant de lui venir financièrement en aide. Elle attire l'attention des autorités sur le fait que les difficultés sont dues à l'acquisition et à la construction de lignes nouvelles desservant les contrées fribourgeoises et vaudoises. Les Conseils d'Etat des cantons concernés répondent que cette situation ne les laisse pas indifférents et qu'il veulent en débattre lors d'une conférence prochaine.
- 3) Des négociations peuvent être envisagées avec la Compagnie du Jura-Berne-Lucerne en vue d'aboutir à une fusion.

L'assemblée des actionnaires refuse les trois solutions. Elle approuve les comptes et le bilan de l'année 1874, mais refuse la gestion par 3'590 voix contre 2'640 (47). Ne possédant plus la confiance des actionnaires, le Comité de direction donne séance tenante sa démission (48).

Une commission exécutive de neuf membres, présidée par M. Louis de Weck-Reynold, est nommée avec le mandat de trouver une solution valable, capable de tirer la compagnie de ses embarras. Devant l'assemblée du 11 octobre 1875, elle propose un emprunt de 20 millions auprès de la Société suisse pour l'industrie des chemins de fer à Genève. Cette proposition est approuvée par la majorité (49) qui ratifie également les nouveaux statuts. La S.O. repart sur des bases nouvelles. Ses organes sont restructurés. Le Conseil d'administration, composé de treize membres, dont deux représentants de chaque canton, est présidé par le fribourgeois de Weck-Reynold. La direction est remise aux mains d'une seule personne: Victor Chéronnet qui entre en fonction le 10 décembre 1875 et y demeurera jusqu'à sa mort en 1883 (50).

Le Grand Conseil vaudois se réunit à nouveau le 12 novembre 1875 pour se prononcer sur la nouvelle situation de la S.O. et sur la politique que le Conseil d'Etat devra suivre. Les parlementaires se rangent aux côtés des propositions de la majorité de la commission qui estime que l'exécutif doit maintenir les droits que confèrent au canton les concessions et le traité de fusion. Par contre, si le maintien de ces droits compromet l'exécution du tra

passé avec la Société suisse pour l'industrie des chemins de fer, le Conseil d'Etat est autorisé à les abandonner partiellement ou totalement, à condition d'obtenir en retour les compensations nécessaires (51). Quant au projet de subvention pour le Simplon, il est ajourné et ne reparaît qu'en 1887, lors de la phase décisive des négociations intercantionales.

Le 10 août 1876, l'assemblée générale ratifie l'acte de fusion entre la S.O. et la Compagnie de Jougne-Eclépens. En 1877, le réseau de l'entreprise romande est entièrement construit (52). Il est relié aux voies ferrées françaises. En juillet 1878, le train arrive à Brigue, au pied du Simplon. Par contre, du côté italien, les voies d'accès ne sont pas encore construites.

D. LA FUSION ENTRE LA COMPAGNIE DE LA S.O. ET LA COMPAGNIE DU SIMPLON

1. L'intervention du canton de Vaud dans les négociations préliminaires

Constituée sur de nouvelles bases en 1875, grâce à l'aide de la Société suisse, la S.O. décide en 1876 d'absorber la Compagnie du Simplon en rachetant les actions de la Société financière vaudoise. Mais, comme la question du Simplon ne semble pas trouver une solution satisfaisante dans un proche avenir, l'assemblée des actionnaires refuse le projet le 10 août 1876 (53). Les deux entreprises continuent donc leur chemin côte à côte avec des rapports difficiles, troublés de plusieurs procès.

Dès 1880, le Conseil d'Etat vaudois s'inquiète de la situation tendue qui existe entre les deux compagnies. Cet état de chose est en train de paralyser ses efforts en vue du percement du Simplon, car:

"Outre l'avantage et le bien des deux parties auxquels d'ailleurs le Conseil d'Etat n'est point indifférent, il y avait pour le canton de Vaud un grand intérêt au rétablissement entr'elles d'une bonne harmonie qui leur permit de travailler en commun à la réussite de l'entreprise du percement du Simplon, et à faire échoir ainsi la subvention de 5 millions de francs promise par la S.O. au canton de Vaud lors de la fusion de 1873." (54)

C'est ainsi que l'exécutif vaudois propose aux présidents des deux conseils d'administration, MM. Weck-Reynold et Monnerat de réunir une conférence pour régler les différents.

Sous son auspice, quatre conférences se déroulent entre mai et juillet 1880.

Les conseillers vaudois se bornent d'abord à diriger les débats, puis n'en prennent plus part (55). Bien qu'ayant adouci certains frottements, ces pourparlers n'aboutissent pas à une entente au sujet du percement du Simplon. Les divergences buttent aussi sur le statut de coexistence des deux compagnies. La S.O. désire une fusion. La Compagnie du Simplon demande son maintien, mais avec une représentation directe et spéciale dans le conseil d'administration. Au mois d'octobre 1880, les autorités vaudoises sont forcées de constater l'échec de leur initiative (56).

Cependant, des événements qui se déroulent à l'étranger vont favoriser les objectifs vaudois. Déjà en 1879, le parlement italien avait classé les lignes d'accès au Simplon au nombre de celles que l'Etat subventionne pour les 9/10ème du coût total. En France, un projet de tunnel sous le Mont-Blanc, avec une combinaison qui tendrait à relier le réseau de l'Est français à la ligne du Gothard, prend corps et menace sérieusement le Simplon. En décembre 1880, la direction de la Compagnie du Simplon communique au canton de Vaud la nouvelle du dépôt à la Chambre française des députés d'une proposition de loi en faveur du Simplon, signée par 108 députés (57).

Encouragé par ces décisions, le Conseil d'Etat vaudois repart en guerre. Il convoque les cantons du Valais et de Fribourg à une conférence, dans le but d'attirer l'attention des gouvernements italien et français sur l'intérêt des cantons romands pour le projet du Simplon (58).

Nous reviendrons plus loin sur le résultat de ces pourparlers (59).

La Compagnie du Simplon demande à l'exécutif vaudois de tenter, lors des prochaines délibérations de la Chambre française, de faire pencher la balance du côté du Simplon, par des demandes faites, soit à des personnes influentes, soit par l'intermédiaire du Conseil fédéral (60). Les dirigeants vaudois sont conscients qu'il faut la création d'une compagnie plus solide, pour que des démarches valables puissent être entreprises en Suisse ou à l'étranger.

C'est pourquoi, en réponse à la demande de la compagnie valaisanne, le président du Conseil d'Etat, M. Viquerat, déclare:

"Nous sommes disposés à faire toutes les démarches en notre pouvoir pour obtenir de la part de l'autorité française une décision favorable au percement du Simplon; à la condition que les Compagnies du Simplon et de la Suisse Occidentale nous donnent préalablement l'assurance formelle et expresse, par un arrangement convenu entre les deux Compagnies ou par tout autre moyen équivalent, que le Simplon,

pouvant être exécuté et exploité, le sera dans les intérêts du canton de Vaud et de la Compagnie des chemins de fer de la Suisse Occidentale, c'est-à-dire de manière à remplir la condition mise à la subvention de cinq millions de francs au moins imposée à cette dernière Compagnie en faveur de l'Etat de Vaud pour le Simplon par le traité de fusion de 1873." (61)

La Cie du Simplon considère cette lettre comme une mise en demeure de fusionner avec sa voisine. Des négociations, dans ce sens, reprennent à nouveau avec les parties intéressées. Elles se déroulent avec succès puisqu'elles aboutissent à la signature d'un contrat de fusion le 26 mars 1881 (62). Les efforts du canton de Vaud sont couronnés de succès: une compagnie de chemin de fer plus solide est née, "La Compagnie de la Suisse Occidentale et du Simplon" (S.O.S.).

2. Le traité de fusion du 26 mars 1881

Le traité de fusion du 26 mars 1881 est signé par MM. Bory-Hollard et Rambert pour la S.O. et par MM. Cérésolle et Renevier pour la Compagnie du Simplon. Parmi les 15 articles de cette convention, citons en deux:

"Art. 11. La fusion accomplie donnant à la Compagnie Suisse Occidentale les garanties promises en échange de sa subvention de cinq millions de francs, la Compagnie fusionnée versera, suivant les conditions fixées dans les traités internationaux à intervenir, cette somme de cinq millions de francs au fur et à mesure des besoins, pour être exclusivement employée à subvenir aux travaux du percement du grand tunnel, concurremment avec les autres subventions.

Art. 12. La Compagnie fusionnée fera tout ce qui dépendra d'elle pour aider aux négociations ayant pour objet l'obtention de la subvention française et la participation italienne."(63

Malgré une opposition composée de MM. Lommel, directeur de la Cie, Jacquard et Morel qui trouvent les garanties du contrat de fusion insuffisantes (64), l'assemblée des actionnaires de la Cie du Simplon ratifie la fusion par 590 voix contre 24 (65).

La fusion rencontre le même succès auprès des actionnaires de la S.O. qui l'acceptent par 5'573 voix contre 27, le 5 mai 1881 (66). Pourtant, le Rapport du conseil d'administration de la S.O. signale que, dans l'état actuel des choses, la ligne nouvelle n'apportera à la S.O. ni recette, ni charge nouvelles.

"Nous avons été guidé par le sentiment que la fusion de notre Compagnie avec celle du Simplon nous était imposée par l'opinion publique. Il

nous a paru que le public comprenait comme nous que notre Compagnie ne pouvait plus se tenir à l'écart des négociations si habilement conduites, qui avaient donné à la grande question du tunnel du Simplon un caractère tout particulier de probabilité de succès prochains..." (67)

Le 31 mars 1881, la direction de la Compagnie du Simplon informe par lettre le Conseil d'Etat de la signature du traité de fusion:

"Nous nous sommes ainsi conformés de la manière la plus complète aux vues énoncées dans votre lettre du 24 février 1881, et nous espérons que le Conseil d'Etat voudra bien le reconnaître avec nous. Nous n'avons pas la prétention de faire à notre tour des conditions à l'Etat de Vaud, mais il nous sera permis d'exprimer l'attente qu'il accordera de plus en plus à la grande entreprise, qui va devenir, nous en avons l'assurance, l'un des buts principaux de la Compagnie fusionnée, un appui proportionné à l'intérêt immense qu'elle a pour le canton de Vaud." (68)

Le traité, ratifié, est transmis au Conseil fédéral qui, à son tour, le fait parvenir aux gouvernements cantonaux intéressés en leur demandant leur avis, selon l'article 10 de la loi de 1872 (69).

Par l'arrêté du 3 juin 1881, le Conseil d'Etat vaudois approuve la fusion, moyennant les réserves suivantes contenues à l'article 1er. En voici deux, l'alinéa 3 et 4:

"L'Etat de Vaud pourra exiger de la Compagnie fusionnée l'exécution de toutes les clauses du traité de fusion, comme s'il était partie en ce traité.
La subvention de 5 millions que la Compagnie de la S.O. s'est engagée à fournir à l'Etat de Vaud par le Simplon sera à la charge de la S.O.S." (70)

Le Grand Conseil ratifie le décret dans sa session de mai 1881.

Dans leur Message du 18 mai 1881 (71), les autorités valaisannes se rendent compte qu'elles n'ont plus aucun pouvoir sur la question de fond et considèrent la fusion comme un fait accompli. Cependant, elles demandent le maintien intégral de l'Arrêté fédéral du 24 septembre 1873 portant concession du chemin de fer de la Ligne d'Italie par le Simplon (72). C'est sous cette réserve que le Grand Conseil ratifie le traité.

Le Conseil d'Etat fribourgeois déclare n'avoir pas d'observations à présenter (73). Mais la fusion amène le canton à s'intéresser au Simplon:

"C'est de cette manière que les idées de percement du tunnel du Simplon eurent leur écho dans notre canton et l'amènèrent à y contribuer activement." (74)

Le canton de Neuchâtel émet le même avis que son voisin fribourgeois. Genève, par contre, refuse catégoriquement de ratifier le traité de fusion (75).

L'Assemblée fédérale ratifie la convention le 28 juin 1881 et met la S.O.S. au bénéfice de la concession accordée auparavant à la Compagnie du Simplon (76).

Sur la demande de la Compagnie, M. Paul Cérésolle est chargé d'ouvrir des négociations avec les puissances étrangères et les milieux intéressés, afin d'obtenir une subvention pour le tunnel. Cette initiative donne naissance au syndicat du Simplon le 12 décembre 1881. Il subsistera jusqu'en décembre 1885 (77).

Comme le constate un journal valaisan, les cantons de Vaud, de Fribourg et la S.O. sont les grands bénéficiaires de ce traité de fusion:

"Personne n'ignore que c'est la S.O. puissamment aidée par le gouvernement vaudois, qui avait le plus grand intérêt et qui a poussé le plus activement à la fusion et que celle-ci constitue pour elle une fructueuse opération. Si les actions du Simplon ont triplé de valeur, celles de la S.O. ont subi un mouvement ascensionnel assez marqué pour permettre à l'Etat de Fribourg d'en jeter 15'000 sur le marché et de réaliser ainsi ses premiers millions sur les quarante et quelques qu'il a sacrifié pour se doter d'un chemin de fer." (78)

Grâce surtout aux efforts du gouvernement vaudois, le projet du Simplon se trouve épaulé par une compagnie bien organisée et solide qui donne une image sérieuse à l'étranger. Pourtant, ce ne sera pas à elle qu'incombera la tâche de percer le tunnel, mais à une entreprise encore plus grande, qui englobera toutes les lignes de l'Ouest de la Suisse: la Compagnie du Jura-Simplon (79).

Chapitre IV : LA SUBVENTION FEDERALE DE 4,5 MILLIONS : LE COMPROMIS DU GOTHARD

Deux ans avant la naissance de la S.O.S., un concours de circonstances, lié au tunnel du Gothard, permet aux Simplonistes d'obtenir de la Confédération une subvention de 4,5 millions de francs en faveur de leur projet. Nous n'allons pas analyser dans ce chapitre les événements qui ont conduit les Gothardistes à tendre la main vers les caisses fédérales, ni tous les arguments qui ont amené les parlementaires et le peuple suisse à approuver la loi de 1878 en faveur des chemins de fer des Alpes. Mais nous allons tenter, à travers la réaction des cantons non-gothardistes, les débats à l'Assemblée fédérale, la presse et les résultats de la consultation populaire, de discerner l'attitude des trois cantons romands. La question du percement du Simplon a-t-elle guidé leur manière de penser et d'agir dans cette affaire, ou ont-ils été dominés par d'autres considérations ?

A. LES EVENEMENTS QUI ONT PRECEDE LES DEBATS A L'ASSEMBLEE FEDERALE

Lorsque l'on donne le premier coup de pioche au tunnel du Gothard, le 1er octobre 1872, le Semmering (1854), le Brenner (1867) et le Mont-Cenis (1871) sont déjà ouverts à la circulation. Plus long et plus coûteux que ses voisins, le tunnel suisse va rapidement au-devant de difficultés techniques et surtout financières considérables. Le coût des travaux dépassent rapidement les devis de plus de 102 millions et le spectre de la faillite apparaît à l'horizon. Le Conseil fédéral réunit une commission d'experts chargée d'examiner la situation et de trouver des remèdes pour y remédier. Après une analyse minutieuse, ils parviennent à réduire le déficit à 74 millions (1).

En juin 1877, une conférence internationale se réunit à Lucerne et décide de comprimer les dépenses en supprimant la construction de certaines lignes. La somme à trouver se monte alors à 40 millions. L'Allemagne et l'Italie s'engagent à payer chacune 10 millions, la Suisse 8 millions, le solde restant à la charge de la Compagnie du Gothard (2).

En Suisse, le noeud du problème est de savoir qui payera ce montant. Les Compagnies du Nord-Est et du Central sont disposées à verser ensemble 1,5 million. Mais qui payera les 6,5 autres millions ?

Les cantons de l'Union du Gothard, réunis en conférence le 27 juillet 1877, refusent catégoriquement d'accorder de nouvelles subventions (3). L'idée de

faire appel à une aide financière de la Confédération prend de plus en plus corps dans le pays. Cette possibilité met en émoi les cantons de l'Est et de l'Ouest de la Suisse qui, à l'initiative des Vaudois, se réunissent à Olten le 29 avril 1878. Les délégués des Etats présents, soit Vaud, Valais, Fribourg, Neuchâtel, St-Gall et Grisons, décident d'adresser au Conseil fédéral un mémoire afin de marquer leur désapprobation face à cette manière d'agir (4). Ils estiment que la participation financière de la Suisse à une entreprise de chemins de fer est contraire à la Constitution et aux lois sur les chemins de fer de 1852 et 1872. Comme la Confédération, selon la Convention de 1869, n'est tenue en aucun cas à venir financièrement en aide à cette entreprise, c'est aux cantons intéressés au Gothard qu'incombe la tâche de payer le solde de la nouvelle subvention. Une participation financière du pays pourrait engager sa responsabilité vis-à-vis des Etats contractants. En outre, ce serait pour la Suisse un emprunt onéreux auquel elle aurait des difficultés à faire face (5).

Dans son Message (6), publié en été 1878, le Conseil fédéral ne fait pas mention du mémoire des cantons non-gothardistes. Il propose à l'Assemblée fédérale le projet d'arrêté suivant:

"La Confédération participe pour une somme de six millions et cinq cent mille francs à la subvention supplémentaire en faveur de l'entreprise du Gothard, mise à la charge de la Suisse à teneur du protocole final de Lucerne, portant la date du 12 juin 1877, soit de la convention internationale du 12 mars 1878. Cette somme est payable dans les délais et suivant le mode prescrits par la convention susénoncée, en tant qu'il sera prouvé que les conditions et suppositions ci-après spécifiées ont été accomplies..." (7)

La décision des autorités fédérales d'ouvrir les caisses de l'Etat pour venir en aide au Gothard va donner lieu aux Chambres fédérales à un débat-fléuve qui est l'un des plus importants du XIXème siècle. Il ne faudra pas moins de quinze séances pour permettre au CN de trouver une solution acceptable pour la majorité des parlementaires.

B. LE PROJET D'ARRETE DU CONSEIL FEDERAL DEVANT L'ASSEMBLEE NATIONALE

1. Le rapport de la commission du Conseil national

Le Conseil national nomme une commission pour examiner le Message du Conseil

fédéral et le projet de décret qui s'y rattache. Composée de neuf membres, elle comprend six cantons de l'Union du Gothard, un St-Gallois, le Vaudois Louis Ruchonnet et le Genevois Vautier.

Les Conseillers nationaux gothardistes forment la majorité de la commission qui approuve le projet du Conseil fédéral, en se basant sur l'art. 23, 1er alinéa, de la Constitution fédérale:

"La Confédération peut ordonner à ses frais ou encourager par des subsides les travaux publics qui intéressent la Suisse ou une partie considérable du pays." (8)

La majorité est en outre disposée à accorder, dans l'avenir, d'autres subventions à d'autres chemins de fer.

Le rapport de la minorité, présenté par les représentants de l'Est et de l'Ouest de la Suisse, demande à l'assemblée de rejeter toute subvention, laissant le soin aux cantons intéressés de subventionner eux-mêmes ce projet. Vaud a sacrifié 9.3 millions pour ses chemins de fer, Fribourg, 12 millions, la Compagnie S.O. s'est engagée à payer 5 millions pour le percement du souterrain. Les cantons de l'Union du Gothard et les Compagnies du Nord-Est et du Central peuvent en faire autant (9).

En abondant dans les vues du Conseil fédéral, on ouvre la voie aux subventions et personne ne peut savoir où cela s'arrêtera (10). Plusieurs autres considérations sont encore émises à l'encontre du décret. Finalement, la minorité prend la décision suivante:

"Art. 1er: De ne pas entrer en matière sur l'art. 1er de l'arrêté du Conseil fédéral du 19 juin, décrétant la participation directe de la Confédération pour une somme de Fr. 6'500'000.-- en faveur du chemin de fer du Gothard, à titre de subvention.

Art. 2 : Pour faciliter les Cantons à payer les sommes à eux imposées par la convention du 12 juin 1877 de Lucerne, la Confédération suisse fournira à titre de prêt à ces Cantons les sommes nécessaires pour leur permettre d'exécuter le versement intégral de la somme de Fr. 6'500'000.--." (11)

2. Les interventions romandes au Conseil national: le compromis du Gothard

Le débat d'entrée en matière s'ouvre le 30 juillet 1878 au Conseil national. Examinons quelle est l'attitude des parlementaires des trois cantons face à cette question.

Le Vaudois, Louis Ruchonnet, prend le premier la parole pour donner de plus

larges explications sur les conclusions de la minorité de la commission (12). Tout en s'opposant à l'interprétation faite par les Gothardistes de l'art. 23 de la Constitution fédérale, il attire l'attention de l'assemblée sur le fait que son refus d'entrée en matière n'est pas motivé par ses intérêts pour le Simplon:

"Je ne parle pas ici au nom du passage du Simplon, car je le crois étranger à ce débat. Je tiens à le dire bien nettement. A mes yeux, l'avenir de la ligne du Simplon n'est pas en cause. Le sort de la subvention ne lui fait ni bien, ni mal. C'est pourquoi, Messieurs, je me sens tout-à-fait à l'aise et tout-à-fait impartial." (13)

Par contre, M. Ruchonnet est convaincu que le Gothard compromet l'avenir du Lukmanier et du Splügen. Si l'on veut subventionner ce passage des Alpes, il faut en faire de même avec les autres tunnels et entrer ainsi dans la voie des subventions. Une seule fraction de cette assemblée voit avec satisfaction la Suisse s'engager dans cette voie: les partisans du rachat des chemins de fer par la Confédération (14). L'Assemblée fédérale a laissé la Ligne d'Italie, qui avait coûté 35 millions, partir en faillite, sans lever le petit doigt. Pourquoi agirait-elle différemment cette fois ? C'est aux cantons gothardistes et aux Compagnies intéressées qu'incombe la tâche de trouver une solution à ce problème (15).

M. Weck-Reynold, représentant le canton de Fribourg, insiste sur le danger d'une subvention fédérale et sur le respect d'égalité entre les cantons:

"Nous introduisons dans notre droit public suisse une innovation très dangereuse, dont les conséquences financières et politiques seront déplorables parce qu'elle nous mènera à des combinaisons que je veux écarter d'emblée en m'opposant au premier pas qu'on va faire dans cette voie." (16)

"Il y a d'autres chemins de fer projetés, ils sont aussi des oeuvres d'utilité publique et il est presque impossible que la Confédération donne à l'un sans nuire à l'autre, attendu que ces chemins sont concurrents les uns des autres." (17)

De l'avis du fribourgeois, pour que l'art. 23 de la Constitution soit applicable à une subvention fédérale pour le Gothard, il faut d'abord que les travaux à encourager soient d'utilité publique générale. Hors, ce projet n'intéresse pas le Valais, Genève, Vaud et Grisons. Il faut ensuite que les cantons intéressés ne soient pas dans l'impossibilité de faire de nouveaux sacrifices. Sur ce plan-là, le Conseiller démontre par quelques chiffres que les Etats gothardistes, en payant cette subvention, n'atteindraient pas en-

core la moyenne d'impôts que supportent actuellement les cantons non-intéressés:

"Messieurs, est-ce parce que ces cantons ne veulent pas payer qu'il convient d'imposer des charges aux Cantons qui ne sont pas intéressés dans l'affaire ? Est-ce qu'il y a quelque justice à débarrasser d'un fardeau ceux qui ne veulent pas le porter pour l'ajouter au fardeau des autres ?" (18)

M. Morel (VD) considère que les sentiments exprimés dans le rapport de la minorité de la Commission sont ceux de l'immense majorité du peuple vaudois (19).

Avec le Gothard, la Suisse offre un avantage à l'Allemagne en la mettant en communication directe avec l'Italie. Il faut en faire de même avec la France:

"Le percement du passage central appelle donc le percement du passage occidental, et, au point de vue politique, on doit se garder de refuser au passage occidental le caractère de passage national." (20)

Les cantons intéressés au Gothard doivent s'unir et construire eux-mêmes leur tunnel à l'instar de la Suisse occidentale:

"Eh bien messieurs, je le dis hautement, nous avons la ferme intention de faire par nos propres forces, la part de sacrifices qui incombera à la Suisse pour exécuter le passage occidental des Alpes." (21)

M. Morel refuse aussi la proposition qui accorderait une subvention égale au Simplon, bien que ce passage aurait tout à y gagner. Il ne veut pas entraîner la Confédération dans la voie désastreuse des subventions aux chemins de fer (22).

Après une dizaine de séances de discussion, le Conseil national vote l'entrée en matière, le 8 août 1878, par 87 voix contre 41.

Tous les représentants des trois cantons romands, à l'exception du Valaisan Dénériaz, refusent l'entrée en matière. Leur décision rejoint celle des Genevois et des Grisons (23).

Les débats se poursuivent entre partisans et adversaires de la subvention et des propositions affluent sur le bureau du président de l'Assemblée. Retenons celle de M. Weck-Reynold qui dépose un projet d'arrêté qui va devenir, avec quelques modifications, le fameux "Compromis du Gothard". Le Conseiller national demande à la Confédération d'allouer une somme de 4,5 millions, mais non pas à la Compagnie chargée du percement, mais aux cantons de l'Union du Gothard. Le Tessin doit aussi bénéficier d'une somme de 2 millions

afin de lui faciliter la construction du Monte-Cenere. Une subvention de 4,5 millions doit être promise aux passages des Alpes à l'orient et à l'occident de la Suisse (24).

Cette proposition n'est pas du goût des Vaudois. M. Ruchonnet affirme à nouveau que la population qu'il représente est opposée en principe à toute subvention, quelles qu'en soient les raisons. En conséquence, il repousse les trois subventions, aussi bien que la subvention unique.

Malgré les déclarations rassurantes de l'auteur du Compromis, il ne faut pas se faire d'illusions quant aux chances pour les cantons de l'Est ou de l'Ouest de la Suisse d'obtenir cette somme lorsqu'ils en auront besoin. A ce moment-là, on leur répondra que l'on doit ajourner la question jusqu'au moment où le Gothard pourra supporter la concurrence d'un autre passage (25). Le représentant de la minorité de la commission déclare ne pas représenter les intérêts d'une Compagnie, ni même d'une localité, mais exclusivement l'intérêt général du pays:

"Si nous étions des particularistes, savez-vous ce que nous ferions ? Nous viendrions demander une alliance aux Cantons du Gothard pour avoir deux subventions, l'une pour le Simplon, l'autre pour le Gothard, et alors nous aurions une majorité en faveur de nos intérêts étroits. Nous aurions d'autant plus de raisons d'agir ainsi, toujours dans un sens particulariste, que nous pousserions le Gothard dans les mutilations qu'il s'impose. Nous l'aiderions à devenir une mauvaise ligne, contre laquelle notre chemin de fer à nous, le Simplon, lutterait avec un avantage incontesté." (26)

Il insiste encore sur le principe d'équité entre les trois parties du pays, mais refuse la première subvention pour avoir à refuser la seconde:

"Mais je me hâte d'ajouter que quand même le décret renfermerait les trois passages, je le repousserais néanmoins. En première ligne, point de subvention. En deuxième ligne, s'il doit y avoir subvention, il n'en faut pas une, mais trois." (27)

Son collègue, M. Delarageaz (VD), avance les mêmes arguments. Il s'oppose au principe même des subventions:

"Qu'on y prenne garde, Messieurs, une fois qu'on aura accordé une subvention pour un passage alpin, vous serez obligé d'en accorder une pareille pour les deux passages rivaux et dans les mêmes proportions." (28)

M. Joly (VD) demande à l'Assemblée de laisser la porte ouverte au référendum populaire, à la reconnaissance du droit que l'art. 93 de la Constitution fédérale accorde au peuple (29).

Il obtient gain de cause, puisque les conseillers acceptent sa proposition par 85 oui contre 33 non. Tous les Romands apportent leur appui à l'initiative de leur collègue (30).

Les représentants valaisans ont une attitude moins extrémiste que les Vaudois. Leur manière de voir se rapproche de celle des Fribourgeois et de M. Weck-Reynold.

M. Dénériaz, seul Conseiller national romand à avoir voté l'entrée en matière, lance l'idée d'un prêt sans intérêt de la Confédération (31). Il est disposé toutefois à voter le décret, tel qu'il est proposé par les autorités fédérales, bien que son gouvernement s'y est opposé. L'honneur du pays doit être sauvé:

"Mais il est une conséquence de notre vote que je crois malheureusement certaine: C'est la profonde humiliation qui serait infligée à la Suisse, si le résultat de notre vote était la ruine de l'entreprise du Gothard. Cette humiliation, je ne veux pas en prendre ma part de responsabilité, et je voterai en conséquence la subvention."
(32)

N'étant pas opposé à l'entreprise du Gothard, M. von Roten déclare être un adversaire de la subvention telle qu'elle est présentée par le Conseil fédéral, que se soit pour le Simplon ou pour le Gothard:

"Man hat während des Diskussion die Gegner der Gotthardsubvention auch als Gegner des Gotthards dargestellt. Ich protestiere dagegen, und ich glaube, dass jetzt auch die Vertreter des Kantons Wallis nicht gegen den Gotthard sind, sondern einfach Gegner der Subvention, sowie sie uns vorgeschlagen wird." (33)

Mais dans le désir de maintenir la paix à l'intérieur de la Confédération, le conseiller haut-valaisan accepte le Compromis Weck-Reynold.

La représentation fribourgeoise compacte suit son chef de file Weck-Reynold en donnant son appui au Compromis.

Pourtant, M. Wuilleret estime que son canton a fait des sacrifices énormes pour ses chemins de fer et ne peut comprendre que les Etats gothardistes n'en fassent pas autant pour le Gothard (34). Toutefois, il est disposé, avec ses collègues, à appuyer cette entreprise à condition que le principe d'équité entre les régions soit respecté:

"Lorsqu'il en a été question en 1870, les députés fribourgeois ont appuyé cette grande entreprise, et aujourd'hui encore ils sont décidés à l'appuyer, pourvu que les intérêts des autres parties de la Suisse soient sauvegardés, pourvu que les grands principes de justice

et d'équité dominant le décret que rendra l'Assemblée fédérale, afin que tous les Suisses puissent se tendre la main, avec l'assurance que leurs intérêts seront sauvegardés.

Cette condition, messieurs, ne sera remplie qu'autant que le chiffre de la subvention à accorder au Simplon ou à une ligne de percement des Alpes dans la Suisse orientale soit définitivement fixé." (35)

Le 14 août 1878, le Conseil national est appelé à se prononcer au sujet de la proposition de Weck-Reynold remaniée. Elle est adoptée par une large majorité, 93 voix contre 16 (36).

Parmi les acceptants, y figurent tous les Conseillers valaisans, les Fribourgeois Weck-Reynold, Jaquet et Wuilleret et les Vaudois Mayor-Vautier, Joly, Jules Vautier et Morel (37).

MM. Wuilliémoz, Contesse, Delarageaz, Baud et Ruchonnet, tous vaudois, refusent le Compromis (38). Ils sont imités par M. Chaney (FR) qui est le seul adversaire de ce projet dans le canton, pour les mêmes raisons que ses collègues vaudois (39).

A l'occasion de cette votation, le clivage politique est très net chez les Vaudois: les libéraux acceptent le Compromis, les radicaux le rejettent.

3. Le Compromis devant le Conseil des Etats

La commission nommée par le Conseil des Etats fait apparaître la même proportion entre la majorité et la minorité qu'au Conseil national. Un St-Gallois, un Grison et M. Estoppey (VD) refusent l'entrée en matière, sur la base des décisions du Conseil national. On retrouve les mêmes motifs d'opposition que chez les radicaux vaudois (40).

Une trentaine d'orateurs vont s'exprimer à la tribune du Conseil des Etats. Les interventions romandes sont pratiquement inexistantes. On notera toutefois la prise de position de M. Estoppey qui revient vers une position moins extrême, en acceptant l'entrée en matière sur la base du Compromis Weck-Reynold. La solution lui semble valable, puisqu'elle respecte l'égalité entre toutes les régions du pays. Il souhaite toutefois que le peuple utilise son droit de référendum:

"C'est un sacrifice que je fais de mon opinion sur l'autel de la patrie. Je dirai, en terminant, qu'il y a une considération qui est surtout dominante pour moi, c'est la crainte de voir l'un ou l'autre des autres Etats subventionnants ou peut-être tous les deux avancer en lieu et place de la Suisse les 6,5 millions et prendre dans notre pays une position qui ne serait pas sans danger pour notre indépendance." (41)

Au vote d'entrée en matière, comme lors du vote final, tous les Conseillers aux Etats des trois cantons votent positivement (42), à l'exception de M. Vessaz, absent (43). Le projet du Conseil national, modifié sur la forme, est accepté par 35 voix contre 4 (44).

De ces très longs et mouvementés pourparlers prend naissance la fameuse loi fédérale du 22 août 1878, accordant des subventions aux chemins de fer des Alpes, dont voici les principaux articles:

"Art. 1er: La Confédération accorde aux Cantons qui ont subventionné l'entreprise du Gothard une somme de Fr. 4'500'000.--, à valoir sur la subvention de 8 millions imposée par le traité international du 12 mars 1878, à condition que ces Cantons prennent à leur charge deux millions, et les deux compagnies du Nord-Est et du Central 1½ million de la dite subvention....

Art. 4: Le Conseil fédéral est autorisé à accorder, une fois pour toutes, au Canton du Tessin une subvention de deux millions de francs pour faciliter l'achèvement de la ligne du Monte-Cenere, pour la même époque que la ligne principale d'Im-mensee-Pino...

Art. 5: Une subvention égale à celle accordée aux Cantons désignés à l'art. 1er, soit 4,5 millions de francs pour chaque entreprise, est accordée, une fois pour toutes, aux Cantons qui s'intéresseront financièrement aux chemins de fer des Alpes répondant aux conditions de l'art. 3 de la loi du 23 décembre 1872 sur les chemins de fer, dont l'un à l'orient et l'autre à l'occident de la Suisse, et l'Assemblée fédérale en déterminera souverainement les conditions.' (45)

Grâce à la proposition de M. Weck-Reynold, le Simplon est mis au bénéfice d'une subvention de 4,5 millions, très précieuse lorsqu'il faudra constituer le capital chargé de financer le percement du tunnel. Pourtant, aux vues des interventions romandes, on n'oserait affirmer que les conseillers ont utilisé toute leur éloquence pour obtenir cet avantage financier pour le Simplon. Car il ne faut pas oublier que tous les représentants de l'Ouest de la Suisse ont refusé purement et simplement l'entrée en matière, pour finir ensuite par accepter le Compromis. Une partie de la Représentation vaudoise a été plus loin, en refusant jusqu'au bout d'entrer dans la voie des subventions, même si le Simplon devait en bénéficier.

C. LE GRAND CONSEIL VAUDOIS REFUSE LE COMPROMIS

On ne trouve pas d'échos de la décision des Chambres fédérales dans le canton de Fribourg, que ce soit au Grand Conseil ou Conseil d'Etat. Tout porte à croire que les pouvoirs publics abondent entièrement dans les vues de l'auteur du Compromis.

L'exécutif valaisan se montre très satisfait de la tournure prise par les événements. Dans son rapport de gestion de 1878, on peut lire:

"Heureusement, au moment où les Chambres fédérales étaient appelées à se prononcer, une proposition à laquelle tout Suisse doit applaudir sincèrement, s'est faite au sein des représentants du peuple suisse et, adoptée par les Chambres fédérales, a donné une solution aussi sage que patriotique à la question brutale qui menaçait de devenir un brandon de discorde dans notre commune patrie." (46)

Le vote de l'Assemblée fédérale prend des proportions bien plus grandes dans le Canton de Vaud. Son Grand Conseil se réunit en séance extraordinaire le 1er octobre 1878 pour analyser cette décision.

Tout d'abord, les députés sont amenés à examiner le rapport du Conseil d'Etat sur cette affaire du Gothard. L'exécutif considère que le Compromis est meilleur que le projet du Conseil fédéral, mais qu'il ne peut pas l'accepter pour diverses raisons (47). La substitution des cantons à l'entreprise du Gothard pour recevoir la subvention n'est qu'une transposition de personnes. Cette pratique est contraire au principe de non-intervention de l'Etat. Les justifications financières de l'entreprise ne sont pas suffisantes et, de ce fait, la promesse faite à l'art. 5 de la loi de 1878 n'a pas de valeur aux yeux du Conseil d'Etat:

"S'ils (Gothardistes) ont laissé passer les promesses de subvention pour ces passages, c'est parce qu'ils envisagent encore les projets du Lukmanier et du Simplon comme absolument chimériques. Mais s'ils les voient près de se réaliser ils feront, on peut être certain, les plus grands efforts et mettront tout en oeuvre pour en empêcher l'exécution. Ils ne sauraient en tout cas permettre que les subventions promises à ces passages leur soient acquises et il ne leur sera pas difficile d'arriver à ce résultat, car l'Assemblée fédérale devant, aux termes de l'article 3 sus-visé, déterminer souverainement les conditions de la subvention, comme ils disposeront probablement encore de la majorité dans cette assemblée et n'auront plus alors à compter avec le suffrage populaire, il leur suffira, pour cela, de rendre les conditions inacceptables pour les intéressés." (48)

La promesse de subventions pourra même devenir une arme redoutable entre

les mains des Gothardistes qui pourront l'utiliser pour ajourner indéfiniment l'exécution des entreprises rivales (49).

La commission, chargée par le Grand Conseil d'examiner ce rapport, abonde dans les vues de l'exécutif et refuse le Compromis qu'elle considère comme une transaction:

"Quelle mine féconde à exploiter. Sans doute on ne contestera pas le principe, mais on épiloguera surtout la justification financière qu'on trouvera bien insuffisante, sur l'opportunité. Et puis l'autre, la grande ligne, la ligne nationale ne sera-t-elle pas là ? Laissez-la donc se construire, dira-t-on, avant de lui susciter des rivalités. Et quand elle sera terminée, ne la tuez pas dans son exploitation, ne savez-vous pas combien de difficultés elle a eu à vaincre. Laissez-la vivre." (50)

Le débat s'ouvre au Grand Conseil sur les considérations de la commission. Le Conseiller aux Etats Estoppey ouvre les feux en justifiant sa décision prise à l'Assemblée fédérale en faveur du Compromis. Il affirme que l'art. 21 de la Constitution est applicable aux voies ferrées. Il souligne aussi l'avantage que procure la nouvelle loi au projet du Simplon:

"Le canton de Vaud s'est imposé de lourds sacrifices pour les lignes ferrées aboutissant au Simplon, par exemple, celle de Jougne-Massongex. L'objectif que le canton de Vaud a toujours eu en vue, c'est le débouché par le Simplon, eh bien, au moyen du compromis vous rétablissez l'égalité entre ce passage et les autres passages alpins vous lui donnez une chance de réussite de plus." (51)

Son point de vue est partagé par MM. les Conseillers nationaux Mayor-Vautier et Morel qui réaffirment la position prise lors du débat au Conseil national en faveur du Compromis (52).

Le Directeur de la Compagnie du Simplon, M. Cérésolle, est un partisan inconditionnel de la nouvelle loi:

"Le Compromis du 22 août nous garantit de plus autant qu'il est possible de le faire contre de nouvelles demandes de subvention de la part du Gothard. Enfin, il assure au Simplon une subvention égale à celle du Gothard." (53)

L'engagement pris par la Confédération est de bonne foi. La nouvelle loi montre clairement que l'Assemblée fédérale ne considère pas le Gothard comme le seul passage des Alpes. En outre, il ne faut pas oublier les considérations suivantes:

"L'intérêt qu'a la France au Simplon se mesure presque uniquement d'après les chances du percement du Gothard. Le canton de Vaud

pousse depuis vingt ans à la construction du Simplon. C'est en vue du Simplon qu'il a construit la plus grande partie de son réseau. Le Simplon en est le but et le couronnement. Voulons-nous maintenant, quand la Confédération nous promet son aide, répondre avec mépris à ses avances ?" (54)

Repoussant le Compromis, M. Berney juge ainsi le Gothard:

"... cette entreprise est la plus antinationale, la plus antidémocratique, la plus égoïste qu'on ait vue." (55)

En plus, le Gothard a ruiné les deux projets qui donnaient satisfaction à toute la Suisse.

Trouvant que la Suisse romande a fait suffisamment de concessions aux Confédérés de la Suisse allemande, M. Antoine Vessaz repousse à son tour la loi (56). M. Ruchonnet profite encore de l'occasion qui lui est offerte pour recommander vivement à ses collègues le refus (57). M. Boiceau pressent un avenir noir:

"En résumé, j'estime que la Suisse va s'aventurer sur une mer pleine d'orages où le vaisseau pourrait bien sombrer, car le compromis ne sauve pas le principe. Il ne sortira pas d'embarras la compagnie en détresse et il ne réussira pas mieux à maintenir la paix et l'union entre les confédérés." (58)

Au vote final, l'ensemble du rapport de la commission demandant le rejet du compromis est voté par 155 voix contre 5 (59).

Ce vote ne laisse planer aucun doute. Le parlement vaudois est opposé à toutes subventions, rejoignant ainsi le point de vue d'une partie de ses représentants à l'Assemblée fédérale.

D. LA CONSULTATION POPULAIRE DU 19 JANVIER 1879

Le peuple vaudois va se faire l'écho de ses représentants au Grand Conseil en lançant le référendum contre la loi. Il récolte à lui-seul 32'308 signatures des 37'805 recueillies dans toute la Suisse. Une centaine de Fribourgeois demande la consultation populaire, alors qu'aucun Valaisan n'apporte son appui au référendum (60).

Le Conseil fédéral fixe la consultation populaire au 19 janvier 1879.

L'événement fait couler beaucoup d'encre dans la presse durant les trois semaines qui précèdent la votation. A travers les journaux, nous allons

essayer de savoir si la promesse de subvention au Simplon a dominé les débats ou si, d'autres sentiments tels que le patriotisme, le désir de préserver l'unité nationale ou le fédéralisme etc... ont guidé la main des journalistes.

1. La division de la presse vaudoise

La grande majorité de la presse vaudoise est farouchement opposée à la loi du 22 août. L'organe du parti radical, la Revue, fondée, ne l'oublions pas, par Louis Ruchonnet, chef incontesté des radicaux vaudois, lance une vaste campagne contre le Compromis qui le résume ainsi:

"Vendeurs et vendus, dupeurs et dupés, marchands et denrées, voilà l'histoire du Compromis du Gothard." (61)

L'argumentation du journal est la même que celle des opposants à l'Assemblée fédérale. Il n'accorde pas de crédit à la promesse faite à l'article 4 de la loi, car lorsque la Confédération aura subventionné le Gothard, elle n'aura plus d'argent pour le Simplon:

"De même que MM. Escher et Welty sacrifiant le trésor et la constitution de la Suisse aux intérêts du Gothard, MM. Cérésole et Morel les sacrifient à ceux du Simplon. La seule différence, c'est que le compromis paie les actionnaires du Gothard en argent comptant et qu'il paie ceux du Simplon en promesses." (62)

La seule solution possible consiste à laisser l'entreprise partir en faillite. Le quotidien motive son opposition en se plaçant au point de vue de la moralité, du fédéralisme, de la légalité, de l'indépendance et de la justice (63).

Le Nouvelliste vaudois, quotidien radical, publie presque chaque jour des articles violemment contre la loi (64). Cette manière de voir est partagée par le Démocrate (65), l'Echo du Rhône, l'Estafette, la Semaine.

La campagne en faveur du oui est assurée par le journal libéral "La Gazette de Lausanne". Elle insiste surtout sur les avantages que la loi procure au Simplon. Elle publie la Proclamation adressée par le comité vaudois en faveur du Compromis, au peuple vaudois:

"Depuis vingt ans, le canton de Vaud porte le plus vif intérêt à l'entreprise du Simplon. C'est pour elle qu'a été construite la ligne de Jougne à Massongex. C'est elle qui forme le couronnement de l'édifice de notre beau réseau de chemins de fer.

C'est elle encore qui devra vivifier un pour la prospérité publique et privée des diverses contrées et cités du canton... C'est au milieu de cette situation inespérée il y a deux ans qu'apparaît une solution qui tout en maintenant le seul principe moral qui est en jeu, en maintenant le principe de l'équité fédérale envers des diverses parties de la Suisse, assure à la ligne vaudoise l'appui moral et matériel de la Confédération." (66)

Un petit groupe de députés au Grand Conseil lance une proclamation semblable:

"Nous ne craignons pas d'ajouter, chers concitoyens, que le canton de Vaud a moins qu'aucun autre, le droit de se plaindre des subventions proposées. Il a le plus grand intérêt à la construction du chemin de fer du Simplon pour laquelle il fait des sacrifices... Le Simplon reçoit donc par la loi du 22 août le plus sérieux appui moral et matériel, et c'est le canton de Vaud qui en profitera dans la plus large mesure." (67)

La Gazette, par la plume de M. Carrard, estime que cette question est mal comprise dans le canton (68).

En conclusion, on retrouve au niveau de la presse l'opposition radicale-libérale ou fédéraliste-centralisatrice.

2. La presque unanimité de la presse fribourgeoise

La campagne précédant la votation du 19 janvier est très vive dans la presse vaudoise. Mais contrairement à son voisin vaudois, le canton de Fribourg est en grande majorité favorable à la solution proposée par leur représentant aux Chambres fédérales Weck-Reynold. Ce dernier, utilisant les colonnes de La Liberté, explique aux électeurs les motifs qui l'ont amené à proposer et à faire adopter le Compromis:

"Le projet du Conseil fédéral avait encore l'inconvénient grave d'intéresser la Confédération dans une entreprise privée, ce qui devait aussi avoir pour conséquence de la rendre moins favorable aux autres passages des Alpes qui pouvaient intéresser d'autres parties de la Suisse et en particulier les cantons de Vaud, Genève, Valais et Fribourg, qui doivent désirer l'achèvement de la Ligne du Simplon. On accordait bien à ces passages des espérances vagues qu'il eût été trop facile de ne pas réaliser, car rien de positif ne donnait des garanties à cet égard." (69)

Le Conseiller national déclare que cette solution, adoptée par les Chambres fédérales, est favorable au Simplon et à Fribourg qui plus que tout autre canton a intérêt à obtenir ce passage puisqu'il possède 30'000 actions dans la Compagnie S.O. (70). Si l'on refuse la subvention pour le

Gothard, le Simplon n'aura pas la sienne.

Quatre motifs doivent encourager le peuple à voter oui: il s'agit de sauver l'honneur de la patrie, de donner la possibilité au Tessin d'être relié au reste de la Suisse, d'éviter une crise politique qui se terminerait au détriment du parti conservateur et qui donnerait plus de force au radicalisme et surtout, de servir les intérêts du canton (Simplon) (71):

"Or on ne peut guère espérer que le Simplon se fasse si le Gothard n'est pas assuré. L'insuccès de cette dernière entreprise rejaillirait sur la première et les capitaux découragés ne répondraient plus à l'appel. Des considérations d'ordre politique empêcheraient probablement dans ce cas la France de favoriser une entreprise rivale, qui une fois construite, rendrait la construction du Gothard encore plus difficile à mener à bonne fin. Or, le Simplon ne peut être percé que si la France assure à cette oeuvre une subvention considérable et, comme pour le Gothard la Suisse serait bien obligée de faire de son côté des sacrifices pour obtenir ceux de l'étranger. Mais pourrait-on obtenir cet appui financier de la Confédération, lorsque le moment sera venu s'il n'y avait d'ores et déjà un engagement pris et une loi fixant la part de la Confédération ?" (72)

L'Ami du Peuple pense qu'il existe dans le canton une majorité de oui. Journal catholique, il fait campagne pour l'acceptation de la loi (73). Le Chroniqueur, conservateur modéré, en fait de même:

"Quant à nous fribourgeois, notre ligne est toute tracée: nous avons, il est vrai, comme on le disait avant-hier, conquis nos chemins de fer tout seuls, mais ce sera un honneur pour nous d'avoir aidé les autres à conquérir les leur. Nous aurions des motifs de rejeter la subvention, mais nous aurons aussi des motifs de l'accepter, puisque nos intérêts sont liés à cette ligne du Simplon pour laquelle nous votons autant que pour le Gothard." (74)

L'organe du parti radical, le Confédéré, tout en conseillant à ses lecteurs d'accepter le Compromis, considère que le peuple fribourgeois semble peu préoccupé par la question et qu'il faut prévoir une forte abstention (75). Il déclare aussi:

"Nous voterons oui, parce que, comme Fribourgeois, les intérêts de notre canton qui a plus de 40 millions d'engagés dans les chemins de fer seront favorisés par le développement de notre réseau suisse et par l'établissement d'une ou plusieurs lignes internationales." (76)

Par contre, les deux autres journaux radicaux, La Gruyère, et surtout, Le Journal de Fribourg, demandent à tous les électeurs fribourgeois de déposer un vote négatif dans l'urne le 19 janvier:

"Artisans, ouvriers, travailleurs des villes et des campagnes vous

tous qui gémissiez sous le poids des impôts, présentez-vous en rangs serrés pour anéantir les visées des barons. Pas d'abstentions, éclairez les simples, encouragez les faibles, stimulez les indifférents, et tous, avec enthousiasme, allez voter "NON". (77)

Le même journal mentionne que M. Chaney a voté non à l'Assemblée fédérale et que les conservateurs de la Broye voteront non avec lui. La subvention ne sert qu'à remplir les poches des ingénieurs et des financiers (78).

En pays fribourgeois, M. Weck-Reynold semble obtenir la majorité des avis en faveur de son compromis, puisque, même le Confédéré, semble se rallier à sa proposition..

3. Aucune opposition dans la presse valaisanne

La question des subventions en faveur des chemins de fer des Alpes soulève moins d'intérêt en Valais. La presse, à l'unanimité, demande le OUI :

"Vu l'importance de cette question pour la Suisse entière et en particulier pour le Valais, nous ne pouvons, en engageant nos concitoyens à se présenter nombreux au scrutin, que leur recommander l'acceptation de la loi. Cette loi, du reste, nous nous empressons de le dire, a été votée par tous les députés de notre canton aux Chambres fédérales. C'est dans le même sens que l'honorable Président du Grand Conseil s'est prononcé dans son discours et telle est aussi la manière de voir du Conseil d'Etat, en présence de la situation créée par le Compromis." (79)

La Gazette du Valais encourage le peuple valaisan à accepter le Compromis pour obtenir une subvention pour le Simplon et pour être solidaire avec les cantons catholiques et conservateurs. Il ne faut pas oublier que lors de la même session, l'Assemblée fédérale, sans discussion, a accordé au Valais un nouveau subside de Fr. 338'000.-- pour la correction du Rhône et enfin:

"...la subvention qui est fixée dans la loi en faveur du Simplon ne saurait, à part sa valeur numérique, manquer d'exercer une grande influence auprès des Etats et sur les financiers qui s'intéresseront à cette oeuvre si importante pour notre Canton, laquelle procurera nécessairement un apport d'argent en Valais que l'on peut évaluer à 40 millions au moins pour les dépenses occasionnées par les travaux du Simplon sur le versant valaisan." (80)

L'organe du parti radical, Le Confédéré, nous révèle l'indifférence des citoyens valaisans vis-à-vis de cette question et constate une prudente

réserve de la part des autorités et de sa presse.

Tout en craignant une forte abstention, ce journal recommande énergiquement le oui (81).

A travers les lignes de la Gazette du Valais, les députés valaisans aux Chambres fédérales lancent un appel aux électeurs en faveur du Compromis:

"...la loi du 22 août assure au chemin de fer du Simplon une égale subvention de 4 millions et demi et l'appui moral de la Confédération. Nous ne pouvions pas négliger ce côté avantageux pour notre canton du compromis et dédaigner cet appui inattendu, qui hâtera le moment où le chemin de fer du Valais deviendra une grande voie européenne de communication entre la France et l'Italie."(82)

Il est évident que la presse valaisanne, dominée par la Gazette du Valais, journal conservateur-catholique, est fortement influencée dans son jugement par M. Weck-Reynold, le chef de file des conservateurs au parlement.

4. Les résultats de la votation populaire

Le 19 janvier 1879, le peuple suisse accepte la loi du 22 août 1878 par 278'731 oui (70,7%) contre 115'571 non (29,3%) avec une participation de 61,9%. Tous les cantons ratifient la décision des Chambres fédérales à l'exception des cantons d'Appenzell (Rhodes Intérieures), des Grisons et de Vaud (83).

Mais examinons les résultats dans les cantons qui nous intéressent.

Le Canton de Vaud

La décision du peuple vaudois est sans équivoque. La loi est rejetée par 30'865 non contre 4'155 oui. La participation est de 60,01%. Tous les districts ont rejeté le Compromis avec une très forte majorité: Aubonne: 97,8%, Oron: 98,05%, Orbe: 97,02%. Onze districts ont une majorité de "non" supérieure à 90%. La plus faible majorité rejetante est enregistrée dans le district de Vevey avec 57,22%. Les communes de Montreux et de Vevey acceptent la loi (84).

Le verdict du peuple vaudois est clair et sans appel. Il ne crée pas de surprises puisque le nombre de rejetants et de signatures récoltées pour le référendum sont à peu près semblables.

La forte personnalité du Conseiller national Louis Ruchonnet est pour beaucoup dans ce vote négatif. Ses prises de position ont nécessairement

influencé la députation radicale vaudoise à l'Assemblée fédérale et au Grand Conseil. Son audience est très grande, à cette époque, auprès des citoyens du canton de Vaud, par le truchement de la Revue. Pourtant, M. Ruchonnet a toujours oeuvré dans le but de réaliser le percement du Simplon. Il a été longtemps membre du comité vaudois en faveur du tunnel et il est également actionnaire de la S.O. Le même phénomène apparaît chez M. Vessaz, également adversaire de la loi. Membre du conseil d'administration de la S.O., il va mettre, par la suite, toute son énergie à faire aboutir cette entreprise. Il semble étrange que le peuple vaudois, qui a toujours lutté pour faire triompher l'idée d'un passage des Alpes dans le Haut-Valais, refuse une solution qui permet à son projet de trouver un appui important.

Seule une partie des libéraux, appuyée par la Gazette de Lausanne, a pris position en faveur du Compromis. Les électeurs n'ont pas pardonné leur attitude, puisque MM. Mayor-Vautier, Morel, Joly et Vautier n'ont pas été réélus au Conseil National lors du renouvellement des Chambres fédérales en 1878.

On peut constater que le canton de Vaud n'a pas profité de la situation créée par la crise financière de l'entreprise du Gothard pour obtenir une subvention pour le Simplon. Des motifs d'un autre ordre ont influencé sa décision. Fédéralistes par excellence, les Vaudois ont refusé que la Confédération s'engage dans la voie des subventions aux chemins de fer, en ne respectant plus le principe de la loi de 1872. De plus, ils n'accordent que peu de crédit aux promesses de subsides en faveur des autres passages des Alpes, promesses que l'on considère comme de la poudre jetée aux yeux des électeurs par les Gothardistes pour faire accepter leur projet. On remarque une certaine hostilité envers les cantons riches de la Suisse alémanique, qui ont fait moins de sacrifices que le canton de Vaud pour construire leurs voies ferrées et qui, par conséquent, peuvent payer eux-mêmes le déficit du Gothard. Finalement, on pouvait prévoir qu'une solution, proposée par un conservateur-catholique, ne trouverait que peu d'écho auprès des radicaux vaudois.

Le Canton de Fribourg

La question ne semble pas beaucoup intéresser les citoyens fribourgeois puisque seuls 46,4% d'entre eux se sont déplacés pour aller voter. Cette

faible participation est due vraisemblablement à l'incertitude dans laquelle se trouvait beaucoup de citoyens, incertitude due aux polémiques lancées par les journaux et aux divisions provoquées par cette affaire à l'intérieur des partis, spécialement chez les Radicaux (85).

Le Compromis obtient une majorité très faible dans le canton: 6'903 oui contre 6'029 non (différence de 874 voix). Cinq districts acceptent la loi. Les habitants de la Glâne, influencés par le vote négatif de leur représentant à l'Assemblée fédérale, M. Chaney (membre du comité d'administration de la S.O.), refusent le projet avec une majorité de 20 voix. La Broye, avec 88,8% de non, a fortement été influencée par ses voisins vaudois.

Les villes de Fribourg, d'Estavayer, de Bulle et de Morat ont apporté leur soutien à M. Weck-Reynold. Romont, par contre, refuse la loi par 82 non contre 65 oui (86).

Il est évident que l'opinion de M. Weck-Reynold, à l'instar de son collègue au Conseil national, M. Ruchonnet, a influencé fortement les citoyens fribourgeois. Il a, à lui seul, permis l'acceptation de la loi:

"Comme on le voit, la majorité des oui est relativement faible, et si le compromis n'eût pas été l'oeuvre de M. Weck qu'on est habitué à considérer comme faisant la pluie et le beau temps dans le canton de Fribourg, nul doute qu'il eût été rejeté à une grande majorité, malgré les pressantes recommandations des journaux conservateurs, du Confédéré et du Murtenbieter." (87)

M. Weck-Reynold est président du Conseil d'Administration de la S.O. et, en même temps, un fervent partisan du Simplon. Son influence s'est propagée sur tous les représentants fribourgeois à l'Assemblée fédérale (à l'exception de M. Chaney), qui ont accepté la loi. A ce niveau, la division politique n'apparaît pas, puisque tous les conseillers sont conservateurs-catholiques.

Dans tous les débats, pourparlers et opinions émises par les journaux, il apparaît que la promesse de subvention pour le Simplon a été le principal argument avancé par les partisans de la loi. Pourtant, ce motif ne semble pas avoir eu les résultats escomptés puisque le Compromis n'a obtenu qu'une faible majorité.

Le Canton du Valais

Une majorité très faible de Valaisans (48,9%) s'est rendue aux urnes le

19 janvier. Les citoyens ont ratifié la loi par 8'732 oui (69,0%) contre 3'923 non (31,0%). Il faut chercher la majorité des acceptants dans les districts du Bas-Valais et du Valais central. C'est le Haut-Valais qui fournit la grosse masse des rejetants: Conches (45,7% de non, Brigue (70,6%) et Rarogne Oriental (76,2%) (88). Selon la Gazette du Valais:

"Il est à remarquer, en effet, que le district le plus directement intéressé, en apparence, au percement du tunnel du Simplon est celui qui accuse la plus belle fournée de non qui soit sortie de nos urnes. A quoi attribuer ce singulier résultat ? Il faut examiner les faces complexes de la question et reconnaître que son côté matériel était presque effacé par la gravité des circonstances politiques qui se trouvaient en étroite connexion avec ce que l'on a appelé à tort: la question d'argent." (89)

La forte abstention est due certainement aux chutes de neige et au verglas qui ont rendu, à certains citoyens, l'accès des urnes impossible. Beaucoup se sont abstenus, faute d'explications suffisantes sur la question (90).

Les rares interventions des parlementaires valaisans à l'Assemblée fédérale n'ont pas eu d'influence dans le déroulement du débat, La députation presque essentiellement conservatrice a suivi son chef de file et auteur du Compromis. L'influence de M. Weck-Reynold s'est aussi étendue sur les électeurs catholiques du canton.

On ne sent pas une véritable hostilité vis-à-vis de l'entreprise du Gothard de la part des Valaisans. Comme dans le canton de Fribourg, la campagne en faveur du oui a été bâtie sur les avantages que pourrait retirer le Simplon de cette loi.

L'acceptation de la loi du 22 août 1878 représente pour le projet du Simplon un apport financier intéressant, mais surtout un appui moral de la part de la Confédération. Cet élément nouveau va jouer un certain rôle lorsque les trois cantons prendront la décision d'accorder une subvention à ce tunnel.

Chapitre 5 : LA PHASE DECISIVE DES NEGOCIATIONS INTERCANTONALES:

LA SUBVENTION DE 1887

Si l'on examine la situation du projet du Simplon au début des années 1880, on doit admettre que, malgré son échec face au Gothard et malgré les déboires de la Compagnie de la Ligne d'Italie, ses chances de réussite ont augmenté. En effet, il bénéficie de la subvention fédérale de 4,5 millions, promise par la loi du 22 août 1878, ses voies d'accès du côté suisse sont terminées et il repose depuis 1881 sur une Compagnie ferroviaire plus forte et mieux structurée.

Pourtant, malgré l'intervention des cantons romands, l'Italie et la France semblent se désintéresser du projet en 1880.

Ce sont les gouvernements cantonaux eux-mêmes qui vont relancer les négociations tombées au point mort depuis cinq ans. L'initiative ne vient pas cette fois du canton de Vaud, mais du Conseil d'Etat fribourgeois, resté jusqu'alors à l'arrière-plan des pourparlers intercantonaux. La phase décisive de l'action des trois cantons en faveur du Simplon s'ouvre en 1886, pour atteindre son paroxysme en mars 1887, lorsque les trois cantons ratifieront l'octroi d'une subvention pour le percement du tunnel. Le déroulement des événements qui vont nous amener à cette votation se situera d'abord au niveau des conférences des délégués des parties intéressées, puis à un niveau cantonal (Messages, débats au Grand Conseil, campagnes de presse et consultations populaires).

A. LA SUBVENTION AU NIVEAU INTERCANTONAL

1. Les premiers pourparlers

En 1880, sous l'instigation du canton de Vaud, les délégués des cantons romands vont se rencontrer trois fois dans le but de parler du Simplon. Ils se réunissent une première fois à Lausanne le 11 décembre, où l'on constate le désintéressement des Etats de Genève et de Neuchâtel à ce projet (1). C'est pourquoi, seuls les délégués fribourgeois, vaudois et valaisans se retrouvent six jours plus tard pour poursuivre leurs pourparlers. Il s'agit de M. Menoud pour le canton de Fribourg, de M. Chappex pour le canton du Valais et de MM. Baud, Estoppey et Boiceau pour le canton de Vaud. Ces cinq Messieurs prennent la décision de s'unir pour demander une audience auprès du président de la Confédération M. Welti,

dans le but de le convaincre de faire part à la France des intérêts des trois cantons au percement du Simplon.

La rencontre a lieu le 18 décembre 1880. M. Welty signale aux cantons les nombreuses interventions faites par le Conseil fédéral depuis 1870 auprès de la France et de l'Italie, mais sans succès. Il lui semble bien qu'actuellement les deux pays n'ont qu'un intérêt peu important à cette grande entreprise. Mais il promet d'intervenir à nouveau à Paris (2).

Par la suite, les négociations intercantionales tombent dans une phase de paralysie. C'est le canton de Fribourg qui va remettre sur la bonne voie le char embourbé du Simplon (3).

En effet, dans la séance du Grand-Conseil fribourgeois du 19 novembre 1885, le député Paul Aeby, syndic de Fribourg, dépose une motion invitant le Conseil d'Etat à prendre l'initiative du projet de percement du tunnel:

"Si tous les cantons de la Suisse romande et d'autres intéressés directement dans l'entreprise s'entendaient pour la prendre en main et faisaient une démarche auprès des Chambres fédérales, cette démarche serait accueillie favorablement et mènerait à un résultat prompt et heureux... Comme Etat, nous n'avons pas d'intérêt direct dans l'entreprise, il suffit d'une démarche auprès des cantons romands et des intéressés pour savoir si elle se fera bientôt..." (4)

Donnant suite à cette interpellation, le Conseil d'Etat de Fribourg décide de convoquer les délégués des cinq cantons romands à une conférence intercantonale. La séance a lieu à l'hôtel Gibbon à Lausanne, le 5 janvier 1886, sous la présidence de M. Menoud, chef de l'exécutif fribourgeois, accompagné de son collègue M. Théraulaz. Le canton de Vaud est représenté par MM. Jordan-Martin et Ruffy, le canton du Valais par MM. de Torrenté et Chappex, le canton de Genève par MM. Chavard et Ador, le canton de Neuchâtel par MM. Cornuz et Guillaume.

Dans son discours d'ouverture de la conférence, M. Menoud déclare:

"L'intervention des Etats intéressés dans l'accomplissement de cette oeuvre considérable assure leur avenir économique et resserre les liens qui unissent les gouvernements de la Suisse romande." (5)

Lors de cette séance, les délégués doivent répondre à deux questions:

- les cantons désirent-ils entrer en matière sur la question du tunnel du Simplon ?
- communiquera-t-on à la compagnie les résultats de la conférence en lui demandant quels sont en ce moment ses projets et ses vues au sujet de cette entreprise ?

M. Jordan-Martin souhaite que les études du tunnel soient faites par la Compagnie et non par les cantons romands. M. de Torrenté déclare:

"Il s'agit actuellement, non pas de se substituer à la Compagnie, mais simplement de s'entendre entre Etats à l'effet de savoir si on veut intervenir. Nous voulons nous assurer de cette entente, et c'est pour cela que nous avons accueilli avec plaisir l'initiative proposée par l'Etat de Fribourg...
Le concours des cantons sera utile lorsqu'il s'agira de négocier avec les villes françaises et italiennes, ainsi qu'avec les gouvernements français et italiens." (6)

La délégation neuchâteloise refuse un appui financier de son canton. Les Genevois, venus à Lausanne ad audiendum et ad referendum, sont du même avis que leurs collègues vaudois.

Finalement, l'assemblée, à l'unanimité, répond affirmativement aux deux questions posées au début de la conférence et charge le Conseil d'Etat de Fribourg de communiquer ces décisions à la S.O.S. (7).

L'exécutif fribourgeois le fait par une lettre adressée à M. Emile Colomb, directeur de la S.O.S., datée du 13 janvier 1886 (8). Dans sa séance du 14 janvier 1886, le comité des Administrateurs-délégués décide de répondre favorablement à la demande du Conseil d'Etat de Fribourg en fournissant tous les documents techniques et financiers et se déclare prêt à discuter de la question lors d'une séance spéciale où seraient admis, outre ses délégués, des représentants de la Banque nouvelle des chemins de fer et même un représentant du Conseil fédéral (9).

Toutes ces démarches aboutissent à la deuxième conférence intercantonale qui s'ouvre dans la capitale vaudoise, à l'hôtel des Alpes, le 22 mars 1886, sous la présidence de M. Menoud, en présence des délégués des cinq cantons, de la S.O.S., de la Banque nouvelle des chemins de fer et de M. Dapples, inspecteur technique des chemins de fer, représentant le Conseil fédéral.

M. Colomb déclare que le projet primitif du tunnel de base de 20 km, exigeant 85 millions de capitaux, ne trouvera que peu d'échos auprès des Etats étrangers. Par contre, on pourrait prendre en considération le projet du colonel de Bange, directeur des anciens établissements de Cail à Paris, qui a élaboré un tunnel de faite réalisable avec 40 ou 50 millions de francs. Comme système intermédiaire, il existe un projet de tunnel, long de 15 km, avec une voie unique, qui nous ramène aux mêmes conditions que celui du Gothard. Pour terminer, M. Colomb propose de charger une commission

d'experts d'étudier les divers projets et:

"... d'examiner les autres combinaisons qui pourraient leur être soumises et même indiquer toute autre solution qui leur paraîtrait satisfaisante, au point de vue technique, sans soulever de trop grandes difficultés au point de vue de la formation du capital de construction." (10)

Donnant suite à cette proposition, les délégués élisent la commission d'experts. Elle se compose de M. Ernest Polonceau, ingénieur en chef du matériel et de la traction de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans à Paris, de M. Dopler, Oberbaurath, Oberinspector des k.k. Generaldirektion des oesterr. Staatsbahnen à Vienne, de M. W. Huber, ingénieur civil à Paris et de M. Dumur, ingénieur civil à Lausanne.

Ces quatre spécialistes ont pour mission d'examiner:

- le projet de la Société des anciens établissements Cail (tunnel de faîte)
- le projet système Fell (tunnel de faîte)
- le projet système Agudio (tunnel de faîte)
- les projets de chemin de fer avec tunnel de base

Ils doivent se prononcer sur le système qui a leur préférence, démontrer les avantages du Simplon pour la Compagnie et étudier comment réduire le coût des projets (11).

Signalons que les représentants genevois et neuchâtelois ne prennent pas part à la nomination des experts et déclarent, comme précédemment, être là ad audiendum et referendum (12).

2. Le Rapport des experts

Les experts se réunissent le 19 mai 1886 à Lausanne où ils écoutent les explications de M. de Bange et de M. l'ingénieur Meyer. Ils examinent ensuite les divers tracés sur le terrain, accompagnés des ingénieurs vaudois, valaisan et fribourgeois. Leur rapport, déposé le 17 novembre 1885, expose d'abord la situation du tracé du Simplon par rapport à celui du Mont-Cenis et du Gothard, à l'aide d'un tableau (13) et d'annexes très complètes et détaillées sur les distances virtuelles et réelles entre les villes françaises, suisses et italiennes:

"Il résulte de ce tableau que les voyageurs qui passent actuellement par le Mont-Cenis et le St-Gothard prendront la route du Simplon, puisque c'est le chemin le plus court de Paris à Boulogne vers Milan et Plaisance, et que, pour les directions Bâle-Gênes, Belfort-Milan,

les voyageurs préféreront la traversée du Simplon, si le service s'y fait facilement, commodément et sans transbordement... Pour les marchandises de Paris et de Boulogne à Milan et Plaisance, c'est la voie la plus courte. Mais de Bâle à Gênes, de Belfort à Milan, ainsi que de Bâle à Milan, la voie est plus longue. Pour amener le trafic des marchandises au Simplon, il faut que la solution adoptée combatte cet inconvénient par des facilités de transports et par un profil avantageux qui permette un accroissement de vitesse et des réductions de tarifs, par suite de l'augmentation de la charge des trains." (14)

La commission rejette les systèmes Fell et Agudio, ainsi que le projet de tunnel de faîte du colonel de Bange, trouvant ces solutions trop dangereuses, trop coûteuses et ne répondant pas aux besoins du trafic. Elle se prononce unanimement pour un tunnel de base, soit de 20 km, soit de 16 km. Le tunnel de base de 20 km, bien qu'idéal, devra être certainement rejeté vu le coût de construction trop élevé. C'est la deuxième solution qu'il faudra choisir: un tunnel de 16,070 km, semblable au projet de l'ingénieur Meyer (15).

Le tracé aurait son origine au kilomètre 137,969 de la ligne Lausanne-Bri-gue, à 1,310 km de la gare de Viège et l'entrée du souterrain se trouverait à 9 km de Viège, au-dessus de la Saltine à la cote 820 m.

Sur le versant Sud, le tunnel déboucherait à l'altitude de 830 m, en aval de Gondo, à 600 m de la frontière italienne, ce qui signifierait que le tunnel se trouverait entièrement sur le territoire suisse,

Le coût des travaux s'élèverait à Fr. 52'948'960.-- pour un tunnel à simple voie et à Fr. 62'319'600.-- pour un tunnel à double voie.

La durée des travaux ne devrait pas dépasser six ans, si l'on ne rencontre pas de grosses difficultés (16).

En conclusion de leur rapport, les experts citent encore les avantages du Simplon sur les autres tunnels, au point de vue de la construction:

- "- faible altitude des deux têtes du tunnel, 820 m et 830 m
- forces motrices en abondance et pour ainsi dire sans limite grâce aux progrès actuels de l'électricité
- éclairage plus complet par suite encore des progrès de l'électricité
- proximité du chemin de fer sur le versant nord
- faible longueur des voies ferrées d'accès permettant d'approvisionner facilement les chantiers
- réduction de prix de la main d'oeuvre et des matières et matériaux." (17)

Ce rapport est communiqué par le président de la conférence intercantonale à la Compagnie S.O.S. qui déclare être d'accord avec les conclusions de la commission. Elle évalue le coût des travaux, y compris les intérêts de la construction, à 65 millions et se met en rapport avec un établissement financier à Paris, le Comptoir d'escompte, qui serait favorable au financement de l'entreprise, moyennant une subvention de 15 millions de la part des Etats et des communes suisses. Ce chiffre sert de base de discussion à la troisième conférence intercantonale (18).

Rappelons aussi que le projet de M. Meyer, autour duquel tournent tous les pourparlers et les votations des années 1886-1887, ne se réalisera jamais. En effet, en 1889, le gouvernement italien mettra comme condition à son adhésion au Simplon que la majorité du tunnel se trouve sur son territoire. De nouvelles études devront être faites dans ce sens. Elles aboutiront au projet définitif du tunnel de 19 km 730.

3. La troisième Conférence intercantonale

Ayant pris connaissance du montant des subventions exigées pour cette entreprise et en possession du Rapport des Experts, les délégués des quatre gouvernements cantonaux, Neuchâtel étant absent, se retrouvent une troisième fois à Lausanne, le 12 janvier 1887, avec l'ordre du jour suivant:

- les cantons veulent-ils subventionner le Simplon ?
- si oui, quel est le montant de cette subvention ?

M. Menoud rappelle que la Suisse romande est au bénéfice de la subvention fédérale de 4,5 millions acquise lors du Compromis du Gothard. Le délégué vaudois, M. Jordan-Martin, signale que le Conseil d'Etat est disposé à proposer au Grand-Conseil une subvention de 3 à 4 millions pour cette entreprise. On peut aussi espérer une participation des villes de Lausanne, de Vevey et de Montreux.

M Chappex pense que son canton est intéressé au Simplon, mais qu'il ne faut pas en exagérer l'importance. Le Conseil d'Etat valaisan est disposé à soumettre au Grand-Conseil une proposition de subvention de un million avec certaines réserves. Le subside devra être amputé de la somme de

Fr. 280'000.-- déjà payée à la Compagnie du Simplon en vertu de la décision prise par le parlement cantonal le 30 novembre 1876 (19). L'exploitation du tronçon Viège-Brigue devra continuer après le percement du Simplon. On établira une gare à voyageurs au moins entre le Pont de Napoléon et Glis.

Le délégué fribourgeois assure ses collègues d'une subvention de un à deux millions de la part de son canton.

Le représentant de Genève fait insérer dans le procès-verbal qu'il assiste à la conférence avec les mêmes dispositions que lors des réunions précédentes (20).

Finalement, les trois gouvernements sont disposés à proposer à leur Grand-Conseil respectif, les montants suivants:

- Fr. 4'000'000.-- pour le canton de Vaud
- Fr. 2'000'000.-- pour le canton de Fribourg
- Fr. 1'000'000.-- pour le canton du Valais

A l'occasion d'une conférence particulière, tenue à Lausanne le 20 janvier 1887, la décision est prise de réunir les trois parlements cantonaux le même jour, soit le 28 février 1887. M. Ruffy propose à ses collègues valaisans de fixer la votation populaire le plus tôt possible (21):

"La votation populaire doit intervenir avant la session des Chambres fédérales, c'est-à-dire avant le 12 avril. Il faut pour cela que la décision soit prise vers la fin de février ou le commencement de mars. Il importe de prévenir le rachat par la Confédération, rachat qui est conduit avec une certaine fièvre par le Département fédéral des chemins de fer." (22)

B. LA SUBVENTION AU NIVEAU CANTONAL

La décision prise par les représentants des trois cantons va déplacer le débat du niveau intercantonal à un niveau strictement cantonal. Les demandes de subventions mobilisent l'intérêt des pouvoirs publics et des citoyens pendant environ deux mois. Les Messages des Conseils d'Etat, les débats au parlement, les articles publiés dans la presse constituent ensemble de nombreux arguments, prises de position et renseignements concernant cette aide financière au projet du Simplon.

A travers cette littérature, nous allons tenter de déceler les principaux motifs qui ont forgé l'opinion des députés et des citoyens et qui les ont amenés à refuser ou à accepter le décret qui leur était proposé.

1. Le canton de Fribourg

Plusieurs motifs parlent en faveur de l'octroi d'une subvention de deux

millions, par le canton de Fribourg, pour l'entreprise du Simplon.

L'argument le plus important trouve son origine dans la politique ferroviaire adoptée par le canton lors de la construction de son chemin de fer, à savoir sa participation financière directe à l'entreprise. L'Etat possède encore actuellement 20'000 actions dans la Compagnie S.O.S., dont le rendement est insignifiant. Avec le percement du Simplon, ces titres verront leur valeur augmenter (23). Selon une estimation, l'Etat pourra obtenir des recettes de l'ordre de Fr. 294'000.-- par an (24). Le tunnel donnera une valeur accrue à la ligne Lausanne-Fribourg-Berne qui sera un élément avantageux en cas de rachat soit par la Confédération, soit par l'Etat (25). Le même argument est avancé au Grand-Conseil où M. Menoud déclare que refuser le subside, c'est condamner les 10 millions de francs d'actions à disparaître (26). M. Reichlen ajoute à ce chiffre les 10'000 actions que possèdent les communes du canton (27). M. Python va encore plus loin quand il affirme:

"Pourquoi donnons-nous ? Parce que nous sommes actionnaires et uniquement pour ce motif. Tous les calculs qui ont été effectués dans l'ordre des intérêts économiques ne signifient rien. L'intérêt économique n'est qu'accessoire, secondaire pour nous." (28)

La presse fribourgeoise, par l'intermédiaire de la Liberté (29) et de l'Ami du Peuple (30), souligne aussi ce motif, mais peut-être avec moins d'insistance que les pouvoirs publics. Il est vrai que plusieurs députés et conseillers d'Etat sont intéressés personnellement par cette question en qualité d'actionnaires de la S.O.S.

Dans le même ordre d'idée, on fait valoir l'importance du tunnel pour rentabiliser le réseau de la S.O. qui est actuellement incomplet tant que les lignes ne seront pas soudées à celles de l'Italie. Il faut tenir compte des sommes prodigieuses que le peuple fribourgeois a investies pour son chemin de fer et en s'associant à son ancien rival l'O.S., le canton a pris conscience de l'intérêt de cette entreprise (31).

Comme rapporteur de la majorité de la Commission du Grand-Conseil, M. Paul Aeby déclare:

"Mais notre réseau de chemin de fer, pour être complet, a besoin de se souder aux grandes lignes voisines. D'un côté, nous touchons au Paris-Lyon-Méditerranée, colosse ferrugineux qui forme en France une sorte d'Etat dans l'Etat. Du côté de la Suisse, nous nous relions au Central et au Jura-Berne. Il nous reste à trouver une issue par le massif des Alpes pour avoir un débouché vers nos voisins du Sud, sinon la grande voie des échanges nous est fermée. Tant que nous n'aurons pas frayé cette voie de communication avec le Sud, le réseau de la S.O. sera un réseau malingre, souffrant." (32)

Pour le pouvoir exécutif (33), aussi bien que pour le pouvoir législatif, il faut couronner l'oeuvre nationale, commencée il y a plus de trente ans et qui a coûté plus de 42 millions au canton (34).

Le Simplon devient nécessaire du fait que les cantons de l'Ouest de la Suisse se trouvent situés dans un angle mort compris entre les passages alpins du Mont-Cenis et du Gothard. Ceux-ci enlèvent le trafic des lignes de la S.O.S., les réduisant à un trafic local.

"Il faut un nouveau débouché à son trafic. Pour trouver ce débouché, il faut ouvrir le Simplon. Pour ouvrir le Simplon, il faut une subvention." (35)

Depuis l'ouverture du Gothard, le courant commercial qui s'est établi tend de plus en plus à isoler les lignes. Selon M. Menoud, en 1882, date de l'ouverture du tunnel du Gothard, les recettes de la S.O.S. ont diminué d'environ Fr. 500'000.-- (36).

Actuellement, le canton de Fribourg utilise le port de Marseille, distant de 600 km du chef-lieu du canton. Avec le Simplon, on utilisera le port de Gênes, distant de 452 km. Les marchandises circuleront plus de la moitié du trajet sur les rails de la Compagnie à des conditions beaucoup plus avantageuses qu'avec le Gothard (37).

Le percement de cette voie à travers les Alpes aura de grands avantages économiques et commerciaux pour le canton. Le Conseil d'Etat, dans son Message, fait mention d'une économie de frais de transport, étant donné la distance plus courte pour les denrées coloniales qui ont une grande importance dans l'économie quotidienne. Les exportations trouveront par cette nouvelle voie un débouché sur la Lombardie bien plus avantageux que par le Gothard (38).

L'industrie du fromage est très intéressée au percement du Simplon. La péninsule constitue pour elle un grand débouché (39). On peut associer aussi les beurres. La Gruyère, grande productrice de produits laitiers, trouvera aussi son compte dans cette réalisation (40).

L'Italie achète beaucoup de bétail en Suisse. L'ouverture de cette voie de communication internationale avantagera la race grüérienne, délaissée actuellement au profit de la race Schwyzoise, favorisée par le Gothard (41).

Actuellement, l'Italie est pratiquement fermée au commerce du bois. Le Simplon permettra de créer de nouveaux débouchés, débouchés qui profiteront non pas seulement à de grands propriétaires, mais aussi à l'Etat et aux

deux-tiers des communes (42).

Le Conseil d'Etat, dans son Message et la Commission, dans son Rapport rappellent que l'Ouest de la Suisse est au bénéfice de la subvention de 4,5 millions, oeuvre de l'enfant du pays Weck-Reynold, décédé en 1880. Son action doit être poursuivie (43).

Selon l'exécutif fribourgeois, en tenant compte de l'augmentation de la valeur des actions, le canton peut supporter une subvention de deux millions en plus:

"Cette participation est de toute nécessité pour donner à la Compagnie le crédit dont elle a besoin pour obtenir ultérieurement l'appui financier des autres intéressés à cette entreprise et conclure les emprunts auxquels elle devra encore recourir pour s'assurer toute la somme nécessaire." (44)

Une certaine opposition au projet de décret existe tout de même dans le canton. Au Grand-Conseil, M. Techtermann estime que le canton a déjà suffisamment oeuvré pour ses chemins de fer:

"Nous avons construit tout le bâtiment dès sa base, cela nous a coûté cher. Laissons à d'autres le dispendieux honneur de l'achèvement." (45)

M. Biemann trouve que les autres cantons peuvent faire plus pour le Simplon. Le Valais ne paie qu'un million et fait encore des réserves pour cette somme. Vaud, qui a deux fois plus de population que Fribourg, ne donne que quatre millions et c'est lui qui a tous les avantages du réseau. Neuchâtel et Genève refusent pour l'instant toute participation. Le député propose la réduction de la subvention à un million (46).

Le Confédéré partage le même avis en trouvant que le subsidie à allouer est trop élevé par rapport aux ressources financières du canton et aux bénéfices que ce dernier peut en retirer (47). Sa situation se rapproche davantage de celle de Genève et de Neuchâtel. L'organe du parti radical est aussi partisan de la réduction de la somme à un million (48) et souhaite la ratification populaire du décret (49), avis que partage aussi M. Biemann au Parlement (50).

Le journal libéral-conservateur, l'Union, est d'avis qu'il ne faut pas favoriser les spéculateurs:

"... on lui demande (Grand-Conseil) à chaque session de nouveaux millions, tantôt pour fonder une université que personne ne prend au sérieux, tantôt pour enrichir des spéculateurs qui ont acheté

des actions en vue du percement du Simplon et qui veulent les revendre avec de gros bénéfices." (51)

Le Journal de Fribourg considère aussi cet aspect de la question:

"... aucun canton suisse n'en supporte autant et nos libertards vont de gaieté de coeur, en ton nom, faire un cadeau de 2'000'000 de francs à une voie ferrée qui ne rapportera de profit qu'à quelques gros bonnets financiers qui poussent le canton dans la ruine pour leur propre satisfaction et pour leur intérêt tout personnel." (52)

L'opposition considère l'argument de la hausse des actions comme de la poudre que l'on jette aux yeux des citoyens (53).

Voyons maintenant quel accueil reçoit le projet de décret au parlement ?

La Commission du Grand-Conseil l'accepte à l'unanimité moins une voix (celle de M. Hug) (54). Lors du débat d'entrée en matière, neuf orateurs défendent avec acharnement le projet. Un député, M. Biemann, demande la réduction de la subvention. Trois parlementaires plaident la cause du refus. L'ensemble du projet est adopté par 61 voix contre 13 (55). Les votes négatifs, répartis parmi les députés du district du Lac surtout et aussi de la Singine et de la Sarine, sont en général l'oeuvre des radicaux et des libéraux. A cette époque, le Grand-Conseil est en majorité conservateur. L'opposition radicale et libérale ne représente que le quart des députés.

La presse fribourgeoise est somme toute assez discrète sur cette question:

"La polémique pour ou contre le Simplon n'a pas été bien vive jusqu'ici dans la presse fribourgeoise, les citoyens sont, en général, favorable à cette entreprise, mais il y a aussi une minorité assez forte qui se prononce contre le percement du tunnel et avec laquelle il faut compter." (56)

Cette relative discrétion peut être attribuée au fait que le décret ne fait pas l'objet d'une votation populaire.

La campagne en faveur de la subvention est assurée par les journaux conservateurs-catholiques tels que la Liberté et l'Ami du Peuple (57).

Les porte-paroles des conservateurs-libéraux, le Bien Public (58) et l'Union demandent le rejet de tout subside. Parmi les organes du parti radical, la Gruyère (59) est, avec une certaine réticence, favorable au décret. Le Confédéré se fait l'écho de M. Biemann, en demandant une réduction de la subvention de moitié. Le Journal de Fribourg, bien que peu intéressé par cette question, est plus enclin à refuser la subvention.

L'absence d'une consultation populaire ne permet pas de se faire une image

précise de l'opinion de la population sur cette question. Toutefois, il est fort probable que la subvention aurait été acceptée, mais avec une plus faible majorité que dans les autres cantons.

2. Le canton de Vaud

L'action du canton de Vaud en faveur de l'ouverture d'une voie ferrée à travers le Simplon fut dès les années 1850 considérable. C'est pourquoi, les opposants à ce projet sont quasi inexistantes. Les motifs favorables à cette entreprise sont nombreux et rejoignent assez souvent ceux de leurs voisins fribourgeois.

Dans son Exposé justifiant une participation vaudoise de quatre millions à l'entreprise du Simplon, le Conseil d'Etat, entièrement composé de radicaux, insiste sur la situation des cantons de la Suisse romande placés dans un angle mort entre les zones d'influence du Gothard et du Mont-Cenis. Il démontre à l'aide de cartes la zone nouvelle qui s'ouvrira avec un nouveau passage à travers les Alpes:

"Le trafic des ports du Nord de la France, Calais, Boulogne, le Havre et même Ostende et celui de Nantes, soit tout le pays si industriel qui a pour centre Paris et pour limites la Loire et l'Escaut aura l'avantage à passer sur notre territoire, après l'ouverture du Simplon." (60)

Le canton de Vaud, tributaire actuellement du port de Marseille, utilisera le port de Gênes, plus proche et qui deviendra un nouveau débouché pour les exportations et le point d'embarquement des produits nationaux. La distance est encore plus courte vers Milan:

Distance: Lausanne - Marseille par Lyon	580 km
Lausanne - Gênes par le Gothard	618 km
Lausanne - Gênes par le <u>Simplon</u>	<u>417 km</u>
Distance: Lausanne - Milan par le Mont-Cenis	516 km
Lausanne - Milan par le Gothard	477 km
Lausanne - Milan par le <u>Simplon</u>	<u>309 km</u> (61)

Comme son voisin du Nord-Est, mais dans une plus petite mesure, le canton de Vaud possède 4'400 titres dans la Compagnie S.O.S. qui pourront acquérir une plus value-fort estimable:

"... nous devons parler des capitaux engagés dans la S.O.S. Par la hausse de ces titres, nous augmenterons la fortune totale du canton

- de Vaud. Celle de l'Etat sera à elle seule augmentée de 800'000 à 1 million de francs. La fortune nationale sera augmentée dans la même proportion, ce qui équivaut à plusieurs millions." (62)

Le Nouvelliste vaudois et surtout la Gazette de Lausanne partage le même point de vue:

"Ne pas accorder la subvention, c'est décider la ruine à bref délai de notre réseau de voies ferrées, dont les 170'000 actions ordinaires représentant 85 millions ne tarderaient pas à tomber à Fr. 50.- et au-dessous peut-être, à se jouer pour une tasse de café ainsi que cela s'est déjà vu dans des cas analogues." (63)

L'ouverture de cette voie internationale favorisera l'économie de toutes les parties du canton:

"Le Simplon présenterait un avantage colossal pour notre agriculture." (64)

Les Italiens viendront acheter le bétail, non plus en Suisse orientale, plus économique à cause du Gothard, mais en Suisse occidentale parce que la distance est plus courte par le Simplon (65).

La Suisse exporte du bois qui pourra concurrencer les bois français ou suisses allemands. Les bois de la vallée de Joux et du Jorat pourront lutter avec succès contre les bois que la Savoie expédie actuellement en Italie par le Mont-Cenis (66).

Le fromage vaudois pourra faire concurrence aux produits allemands, bava-rois et tyroliens qui ont leur écoulement en Lombardie et en Vénétie (67).

Le tourisme en profitera aussi et les capitaux énormes engagés dans l'in-dustrie des hôtels connaîtront une plus-value considérable (68).

L'Italie exportera le riz, le lin, le chanvre, le coton, le maïs, l'huile d'olive, l'orange, les citrons, les raisins secs... (69).

Toutefois, les agriculteurs craignent la concurrence des vins italiens. Mais la Commission du Grand-Conseil pense que cette crainte est sérieuse en Suisse allemande où l'on boit beaucoup de vin italien, mais non en Suisse romande où l'on n'en boit que très peu. Au contraire, le tunnel per-mettra de faire apprécier nos vins à l'étranger (70).

L'Etat de Vaud est aussi très conscient des sacrifices faits pour ses che-mins de fer et voit dans le Simplon le couronnement de son réseau (71).

"On peut dire que la décision que le peuple est appelé à prendre

est le résultat de trente ans de réflexion. Elle est conforme en tous points à l'avis unanime des hommes de tous les partis qui ont mérité et obtenu la confiance depuis que la question est née." (72)

Que ce soit dans la presse ou au Parlement, on ne manque pas de faire l'historique des subventions versées par le canton pour ses chemins de fer et en particulier pour le tronçon Jougne-Massongex qui a été la ligne la plus favorisée. C'est le moment de justifier ces investissements en collaborant au percement du Simplon (73).

On ne passe pas sous silence la subvention fédérale de 4,5 millions, le fameux Compromis du Gothard, rejeté par le peuple vaudois. M. Cérésolle ne manque pas de rappeler la justesse de vue de l'époque de la part des représentants vaudois à l'Assemblée fédérale qui ont voté oui:

"Lorsqu'en 1878, il a été question dans cette salle d'une somme que la Confédération offrait au Simplon pour sauver le Gothard, on a reçu cette offre avec dédain, on a suspecté la bonne foi des autorités fédérales et on a traité de naïfs ceux qui avaient confiance dans leur parole. Aujourd'hui cette subvention alors conspuée, devient la pierre d'angle sur laquelle le Conseil d'Etat du canton de Vaud bâtit l'édifice du Simplon. Sans ces 4,5 millions, rien de ce qu'on nous propose aujourd'hui ne serait possible. J'en prends acte avec une satisfaction très vive. Comme j'ai cru à la loyauté du Conseil fédéral et de l'Assemblée fédérale, il y a neuf ans, j'y crois encore au jourd'hui en me félicitant de voir tant d'incrédules revenus à de meilleurs sentiments." (74)

La Gazette de Lausanne demande aussi à ses lecteurs de faire oublier le vote négatif du 19 janvier 1879 (75).

Un article de la Revue fait un retour en arrière en déclarant:

"Les Gothardistes nous ont roulé en 1870. N'aurions-nous pas assez de foi en nous-mêmes, n'aurions-nous pas assez d'énergie pour prendre notre revanche ? Si nous voulons cette revanche, c'est la dernière occasion qui va s'offrir." (76)

En général, tout le monde est d'accord pour affirmer que la subvention de 4 millions ne dépasse pas les ressources du canton de Vaud. M. le député Pachoud démontre que l'état de fortune du canton de Vaud est meilleur que celui des cantons de Fribourg et du Valais (77). D'ailleurs, les députés vaudois dans leur Proclamation au peuple le confirment:

"On peut donc affirmer que, sans entraver en quoi que ce soit la marche des services publics, le canton de Vaud sera en mesure de faire face au sacrifice qu'il s'imposerait sans aucune augmentation des impôts actuels et sans escompter à l'avance les ressources que l'adoption de la loi fédérale sur les spiritueux pourra lui procurer." (78)

A tous les niveaux, on fait prendre conscience aux votants du danger que constitue le rachat des lignes par la Confédération. Il faut percer le tunnel avant que l'on mette à exécution ce projet. En cas de rachat, il est possible que l'on n'entreprene pas cette oeuvre, faute de moyens financiers ou par crainte de concurrencer le Gothard (79).

Si l'on considère l'avis d'ensemble des députés et des conseillers d'Etat, on constate que tous ces Messieurs sont très favorables à l'octroi d'une subvention de quatre millions pour le percement du Simplon. D'ailleurs, le président du Conseil d'Etat, M. Ruffy, estime que le canton de Vaud ne connaît pas d'anti-simplonistes (80).

Le Député Boiceau fait adopter un amendement limitant l'engagement pris par l'Etat à trois ans (81).

Le projet de décret est largement accepté au Grand Conseil, par 175 voix contre 7. L'opposition est formée de sept députés de la Broye et de M. Barbey du district d'Orbe (82).

La presse vaudoise, unanime, demande à ses lecteurs de déposer un vote positif dans l'urne. La campagne occupe une place importante pendant le mois qui précède la votation du 20 mars. Elle est assurée spécialement par les quatre quotidiens, la Gazette de Lausanne, La Revue, Le Nouvelliste vaudois et le Démocrate (83), qui, contrairement à 1878, sont du même avis.

La Feuille d'Avis d'Avenches (84) et le Progrès imprimé à Château d'Oex recommandent l'acceptation du décret. Seule la gazette des campagnes "La Semaine" estime que la subvention ne fait profiter que les commerçants et les actionnaires de la S.O. C'est pourquoi:

"En résumé et pour conclure, nous voterons la subvention de 4 millions au Simplon. Mais nous la voterons sans enthousiasme et sans grande foi." (85)

Le 20 mars, seule la moitié du corps électoral se rend aux urnes (50,03%). Les citoyens acceptent de donner leur appui financier au Simplon par 22'805 oui (76,75%) contre 6'906 non (23,24%). A l'exception du district de Payerne (785 oui et 802 non), tous les districts ratifient le décret avec un pourcentage supérieur à 90% pour les districts de Vevey, Aigle et la Vallée. La subvention passe de justesse dans la région d'Avenches (86).

Il n'est pas aisé d'expliquer ces résultats. Pourtant, quelques remarques sont possibles. Il est par exemple évident que les habitants des régions de

la Broye ont suivi l'exemple de leurs représentants au Grand Conseil et pourtant, Payerne est situé au croisement de deux lignes ferroviaires. Cette hostilité de la Broye envers les subventions pour les chemins de fer s'est déjà manifestée le 19 janvier 1879.

Les avantages apportés par le Simplon au tourisme ont certainement influencé les cercles riverains du Léman, puisqu'on y trouve une imposante majorité de oui. On peut aussi remarquer que dans ces mêmes contrées, riches en vignes, les viticulteurs n'ont pas craint la concurrence des vins italiens. La vallée de Joux et le Jorat, songeant à l'exportation de leurs bois, ont largement apporté leur contribution au succès de cette votation.

La faible participation (87) montre que la question n'a pas suscité un grand intérêt dans le canton: 33,6% dans le Pays-d'enhaut, 45,1% dans le district de Nyon. Les citoyens du bord du Léman et de la région d'Aigle, de Grandson et de la Vallée ne semblent pas beaucoup se préoccuper de la question. La participation est plus importante à l'intérieur du canton.

3. Le canton du Valais

En Valais, le tunnel du Simplon ne connaît pas d'opposition importante, exceptée celle des partisans d'un percement du Grand-Saint-Bernard.

Dans la Proclamation du Grand-Conseil au peuple valaisan, ont lit:

"C'est au chemin de fer que le Valais doit sa vie et son activité actuelle, mais les résultats seront bien autrement considérables, quand il franchira le grand tunnel du Simplon et reliera notre canton à l'Italie pour créer une ligne qui deviendra une des plus riches artères de l'Europe." (88)

Les articles de journaux, le contenu des débats et le Message du Conseil d'Etat constituent une littérature assez maigre sur ce problème. L'argumentation en faveur du projet de décret rejoint sur plusieurs points celle des deux Etats voisins.

Le Valais insiste aussi sur le cercle de fer qui enserre et paralyse le trafic ferroviaire de la Suisse romande et qu'il faut briser en perçant le Simplon (89).

L'Etat n'a pas d'actions dans le capital de la Compagnie:

"Le Valais n'a par contre rien en portefeuille pour justifier son intervention. Il est intéressé au Simplon parce qu'il prête son territoire pour le tunnel et ses abords et parce qu'il se trouvera placé sur une ligne internationale de premier ordre. Mais il partage cet

avantage avec toutes les localités de la Compagnie S.O.S. pour ne parler que de la Suisse." (90)

Il va sans dire que le Simplon sera pour le Valais un atout commercial de grande importance:

"Cette ligne, destinée à devenir l'une des principales et des plus riches artères de la circulation européenne, est appelée à vivifier et féconder les pays qu'elle va parcourir." (91)

Elle permettra d'exporter en Italie les bois et matériaux divers de construction, les vins blancs, les fromages, le bétail. En retour, la Péninsule et les pays du Levant enverront le maïs, les céréales, le riz, les denrées coloniales. Le tourisme compte bénéficier largement de l'ouverture de cette nouvelle voie, car le nombre de touristes devrait tripler à l'avenir. Les voyageurs qui traversent la vallée du Rhône sont au nombre de 60'000 par an. Ce chiffre pourrait s'élever à 200'000 avec l'ouverture du Simplon (92).

Il faut aussi compter sur une augmentation des recettes pendant la construction, produite par les taxes diverses sur le personnel des travaux et sur les industries qui s'établiront sur les chantiers et leurs abords. Les deux-tiers des salaires seront absorbés sur place, laissant un bénéfice de deux à trois millions qui se répartiront dans la région de la construction (93). Aussitôt le tunnel percé, les marchandises qui venaient par Marseille viendront par Gênes. Il en découlera une diminution de distance et de frais de transport:

Distance: <u>Brigue-Marseille</u> par Sion, Lausanne, Genève et Lyon:	726 km
Distance: <u>Sion-Marseille</u> par Lausanne, Genève et Lyon	: 673 km
Distance: <u>Brigue-Gênes</u> par le Simplon	: 271,8 km
Distance: <u>Sion-Gênes</u> par le Simplon	: 324,8 km
Distance: <u>Brigue-Milan</u> par le Simplon	: 163,5 km
Distance: <u>Sion-Milan</u> par le Simplon	: 216 km (94)

Le Valais doit fournir un million. Ce n'est pas un sacrifice au-dessus de ses forces, car il n'aura pas besoin d'emprunter, ni de créer de nouveaux impôts. Une dette annuelle de Fr. 100'000.-- sera éteinte en 1888.

De plus, le canton recevra de la Confédération, une somme de Fr. 300'000.--, produit du monopole fédéral de la vente de l'alcool.

Dans son Message, le Conseil d'Etat rappelle, qu'en vertu de la décision prise par le Grand-Conseil le 30 novembre 1876 (95), la somme de Fr.280'000.-

sera déduite de la subvention d'un million. Dans le projet de décret, le Conseil d'Etat demande aussi le maintien de l'exploitation de la ligne Viège-Brigue (96).

Le projet de décret affronte le Grand-Conseil lors de la séance extraordinaire du 28 février 1887. Après la nomination d'une commission de 13 membres représentant tous les districts, 16 députés déposent une motion par laquelle ils demandent la promesse d'une subvention équivalente à celle accordée au Simplon lors d'un percement de tunnel dans les Alpes méridionales de la partie occidentale du canton (St-Bernard).

Le 1er mars, la Commission dépose son rapport et conclut à l'unanimité à l'adoption du projet de décret.

M. Troillet présente une motion invitant le Grand-Conseil à préparer et présenter dans une des prochaines sessions un projet d'ensemble pour l'achèvement du réseau des routes de montagne et en particulier de la route du Saint-Bernard. Cette motion, ainsi que celle de la veille, sont acceptées (97).

Le décret est adopté en second débat par 97 voix, sans opposition (98).

La presse valaisanne est entièrement favorable au Simplon. La Gazette du Valais consacre plusieurs articles à cette votation, contrairement au Confédéré qui reste pratiquement muet sur cette question. Le Walliser Bote (99) et l'Ami du Peuple (100) sont des partisans convaincus de cette réalisation.

Le 20 mars, le résultat du scrutin est net: le peuple valaisan, par 15'107 oui (89,7%) contre 1'726 non (10,2%) décide d'accorder une subvention d'un million à cette entreprise (101).

La participation est plus élevée que dans le canton de Vaud, puisqu'elle atteint 62,6% (102).

Dix districts sur treize et 150 communes sur 165 acceptent d'accorder la subvention avec une majorité supérieure à 90%. Le district d'Hérens ne compte aucun opposant. On note une plus faible majorité de oui (68,8%) dans le district de Brigue. Cela s'explique par le fait que la voie d'accès au tunnel proprement dit a son origine à Viège et non pas à Brigue comme le prévoyait certains projets. Les communes situées sur la route du Simplon et qui vivent du trafic de cette voie craignent, avec le tunnel, de perdre une source de revenus.

Ne suivant pas ses neuf députés au Grand-Conseil, et malgré la promesse d'une subvention pour le Grand-Saint-Bernard, le district d'Entremont refuse nettement l'octroi du crédit par 408 oui contre 963 non:

"Il a, à lui seul fourni plus de rejetants que tout le reste du canton et le nombre de oui qu'il a laissé tomber dans l'urne est insupportable. Ce résultat lamentable est dû à l'influence de quelques meneurs, qui n'ont pas craint d'égarer l'opinion des populations pour favoriser leurs visées personnelles, égoïstes, au détriment de l'intérêt général du pays, et on peut le dire en foulant aux pieds les intérêts bien entendus de leur district tout en prétendant les servir." (103)

La participation est plus faible dans le Bas-Valais. Elle est inférieure à 50% dans le district d'Entremont.

C. COMPARAISON DE L'ARGUMENTATION ENTRE LES TROIS CANTONS

Le survol des diverses conférences, débats, de la presse et des résultats des votations nous permet de nous rendre compte des principaux motifs qui ont amené les cantons simplonistes à donner un élan que l'on peut qualifier de décisif à leur projet de tunnel.

Il est intéressant maintenant de comparer les arguments des cantons entre eux et d'y voir les similitudes qui existent.

Si l'on examine les procès-verbaux des conférences intercantionales, on y découvre une unité de vue entre les délégués des trois cantons. Tous désirent mettre leur force en commun afin de permettre de faire avancer ce projet qui risque de s'enliser. Ils veulent, par cette collaboration, montrer à l'Italie et à la France leur intérêt pour le Simplon et ainsi obtenir de leur part une subvention.

Un autre élément intéressant mérite d'être signalé. Au Grand-Conseil, les députés, dont les interventions sont les plus remarquées et les plus écoutées, font en général partie du Conseil d'administration ou sont actionnaires de la S.O. Citons, par exemple, M. Aeby, auteur de la motion de 1885 au parlement fribourgeois, MM Menoud et Théraulaz, les vaudois Jordan-Martin, Cérésolle et Boiceau, le valaisan Chappex etc. Personne ne peut dire jusqu'à quel point l'intérêt personnel a prévalu sur l'intérêt général du pays.

Lorsque l'on compare les arguments émis par les pouvoirs publics et la presse de chaque canton, il apparaît une grande similitude. Les trois Etats

ont le désir d'établir une liaison internationale avec l'Italie, afin de diminuer la distance et, de ce fait, les frais de transport. Ils sont conscients que la S.O.S. est réduite, depuis l'ouverture du Mont-Cenis et du Gothard, à un trafic local. Situé dans un angle mort, le réseau ferroviaire de la Suisse romande ne trouvera son salut que lorsque le Simplon aura brisé ce "cercle de fer". La zone d'influence de cette nouvelle voie de communication s'étendra à l'étranger sur une partie de l'Italie (régions de Gênes et de Milan) et sur le centre, le nord-ouest et le nord-est de la France (104). Une carte récente, publiée en 1971 dans le Bulletin des CFF par M. A. Broccard, directeur du 1er arrondissement, montre toutefois que la zone actuelle d'influence du Simplon est bien plus modeste que celle qu'on avait escomptée en 1887 (105).

Le percement de ce tunnel constitue aussi le complément nécessaire au réseau de la S.O.S. et le couronnement de l'oeuvre accomplie au prix de lourds sacrifices par les autorités depuis 1852.

On ne manque pas non plus dans les trois cantons d'accorder une grande importance à la subvention de 4,5 millions promise par la Confédération par l'arrêté du 22 août 1878.

Le Simplon est considéré comme un atout commercial important. Les partisans du Simplon, qu'ils soient vaudois, valaisans ou fribourgeois, espèrent voir augmenter leurs exportations de bois, de fromage, de bétail vers l'Italie. En retour, ils importeront le maïs, le riz, les céréales, les denrées coloniales etc. La Péninsule constitue pour le Valais et le canton de Vaud un vaste marché pour l'exportation du vin.

Les touristes italiens viendront en grand nombre visiter les beautés valaisannes et séjourneront dans les hôtels du bord du Léman.

Le risque de rachat du chemin de fer par la Confédération est un argument avancé dans le but d'activer les négociations.

Jouant un rôle essentiel dans le canton de Fribourg, secondaire dans le canton de Vaud et sans influence en Valais, la possession de titres dans la S.O.S. est un motif souvent mis en évidence dans les débats et dans les articles des journaux.

Les opposants considèrent que la subvention ne profitera qu'à certains actionnaires de la Compagnie. Ils estiment aussi que leur canton a suffisamment oeuvré pour ses chemins de fer. Mis à part encore la crainte de la

concurrence du vin italien, les motifs opposés au Simplon sont pratiquement inexistants.

Quant aux résultats des votations aux Grands Conseils, le décret est ratifié à l'unanimité en Valais, avec une forte majorité en pays vaudois et avec une légère opposition chez les députés fribourgeois. Cette sorte de decrescendo se retrouve au niveau de la consultation populaire. En effet, on trouve 89,7% d'acceptants en Valais, 76,7% dans le canton de Vaud et vraisemblablement un peu moins dans le canton de Fribourg, si les citoyens avaient dû se prononcer sur cet objet. Le même phénomène apparaît pour la participation où 62,6% des valaisans se sont rendus aux urnes contre 50% chez les vaudois.

La lutte des trois cantons va se poursuivre jusqu'à la fin du siècle. Il ne faut pas oublier qu'en 1887 les voies d'accès ne sont pas encore construites du côté italien et le gouvernement de la Péninsule n'a pas promis de subvention.

Le 27 avril 1887, la Confédération, par un arrêté, met les cantons simplonistes au bénéfice de la subvention fédérale de 4,5 millions promise en 1878. Ayant perdu l'espoir d'obtenir une aide de la France, les représentants des cantons et de la S.O.S. se tournent vers l'Italie afin d'ouvrir des négociations.

En 1889, la faillite du Comptoir d'escompte de Paris et les exigences du gouvernement de Rome au sujet du tracé du tunnel, sonnent le glas du projet de 1886. Les ingénieurs doivent se remettre à la tâche pour élaborer de nouveaux plans et devis d'un tunnel utilisant en majeure partie le territoire italien. La même année, la fusion entre la Compagnie du Jura-Berne-Lucerne et la S.O.S., qui donne naissance à la Compagnie du Jura-Simplon, apporte à l'entreprise du Simplon une assise bien plus grande et bien plus solide. Les cantons de Berne, de Neuchâtel et de Genève, la commune de Lausanne, l'agglomération de Montreux et la Société de Navigation du Léman complètent la subvention de la Suisse qui s'élève, sans compter les droits de retour, à Fr. 16'260'000.--. Le projet prend sa forme définitive avec la signature

de la Convention Italo-Suisse de 1896 et la conclusion du contrat concernant l'exécution du tunnel entre la Compagnie du Jura-Simplon et la Société Brandt Brandau et Cie, en avril 1898. L'année précédente, le peuple suisse avait décidé la nationalisation de tout le réseau de l'Ouest de la Suisse. Les travaux débutent en août 1898 et huit ans plus tard, le vieux rêve de La Valette, des autorités vaudoises, valaisannes et fribourgeoises se réalise : la voie internationale Paris-Milan par le Simplon est réalisée.

CONCLUSION

Après avoir pris connaissance, pendant plus de trente-cinq ans, de l'attitude des cantons de Vaud, Valais et Fribourg face au Simplon, il est intéressant d'en faire un bilan et d'en tirer les principales conclusions.

Les événements qui ont marqué cette période mettent en évidence la foi des hommes de l'époque dans les chemins de fer. Animés de l'esprit saint-simonien, ils ont placé la politique des transports au-dessus des calculs exacts de rentabilité. Mais il reste vrai que, sans cette croyance presque naïve, beaucoup de lignes et de tunnels n'auraient pas été réalisés dans un temps aussi court.

Il est difficile de délimiter avec précision la politique des pouvoirs publics car, bien souvent, elle s'entremêle avec celle des compagnies de chemin de fer. Il ne faut pas non plus sous-estimer les intérêts particuliers des pionniers du Simplon qui ont certainement plus d'une fois dominé les débats. En effet, en consultant les biographies, en annexe de ce travail, il apparaît que beaucoup d'hommes influents dans les affaires ferroviaires cumulent les plus hautes fonctions au niveau cantonal, fédéral et dans les conseils d'administration des compagnies.

Sans aucun doute, on peut affirmer que le Simplon doit d'abord sa réalisation à l'initiative des hommes qui ont animé la vie politique vaudoise pendant la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle.

Situé, de par sa configuration géographique, sur l'axe Paris-Milan, le canton de Vaud comprend dès 1853 qu'il se doit de donner à ses lignes un caractère international qui, seul, peut leur assurer la prospérité. C'est dans cette optique que les autorités décident de porter leurs efforts dans la réalisation d'une ligne traversant le territoire du Nord-Ouest au Sud-Est, trouvant son prolongement dans la vallée du Rhône.

Après avoir donné sans succès son appui au projet d'un tunnel routier par le Saint-Bernard, le Grand-Conseil décide de subventionner les trois tronçons de l'axe Jougne-Massongex, alors qu'il n'accorde aucune aide financière à la ligne Morges-Yverdon.

C'est un Vaudois, M. Berney, qui est à l'origine des premières négociations intercantionales de 1862. Sa rencontre avec M. Alexis Allet permet de réunir les premières conférences. L'année suivante, la commission vaudoise du Simplon mentionne dans son rapport qu'elle est favorable à l'octroi d'une subvention de quatre millions pour le projet du Simplon, en mettant en évidence les intérêts importants que le canton pourrait retirer de cette entreprise.

En 1864, l'exécutif reçoit les propositions de la Compagnie anglaise et prend l'initiative de réunir les délégués des parties intéressées qui élaborent le projet de convention de 1864. Bien que favorables à ce dernier, les députés se voient contraints de venir d'abord en aide à la Compagnie de l'O.S. qui se trouve dans l'impossibilité d'entreprendre la construction de la ligne de Jougne, ajournant ainsi le projet de réalisation des lignes aux abords du Simplon. Face à ces deux questions intimement liées, le Grand-Conseil préfère donner satisfaction à la réalisation d'un tronçon intéressant de près une partie du pays, plutôt que de subventionner un projet situé en Valais. Cependant, à travers le débat, on sent très bien que les pouvoirs publics ne sont pas du tout décidés à abandonner le Simplon, mais repoussent simplement la question.

En 1863, on retrouve les Vaudois aux avant-postes de la lutte contre le Gothard. Unis avec les Genevois et les Valaisans à leurs confédérés de l'Est de la Suisse, ils combattent pour tenter de faire triompher le "système des deux lignes" et pour empêcher la Confédération de faire du passage du Gothard le passage national. Le triomphe de ce dernier sonne momentanément le glas des espoirs vaudois et donne naissance, chez les habitants du canton, à un sentiment farouchement anti-gothardiste, sentiment qui se manifestera avec virulence en 1878-1879.

Ne baissant pas les bras, les autorités poursuivent leur objectif à l'occasion des fusions de 1873 et 1881 où, en échange de leur ratification, ils exigent de la part de la Compagnie une promesse de subvention de cinq millions pour l'entreprise du Simplon, lorsque celle-ci sera considérée comme réalisable.

Le dépôt de la motion de 1875 au Grand-Conseil apporte une preuve nouvelle de l'intérêt que portent les députés à ce projet. Malheureusement, comme en 1864, la proposition est renvoyée à une séance ultérieure, étant donné les difficultés financières de la S.O.

On ne peut pas considérer le rejet de la loi du 22 août 1878 comme une modification de la politique ferroviaire vaudoise. La promesse de subvention en faveur d'un passage à l'ouest du pays est largement dépassée par des sentiments tels que le fédéralisme et surtout l'opposition très marquée des citoyens du canton au Gothard. En effet, les initiatives de l'exécutif vaudois, que ce soit lors des conférences intercantionales de 1880 ou dans la part prise pour favoriser la création de la S.O.S., laissent apparaître le désir du canton de donner plus de chance à la réalisation du tunnel.

En 1887, en accordant la plus forte subvention cantonale, les pouvoirs publics et les citoyens démontrent avec éclat leur soutien à la politique menée par leurs prédécesseurs depuis 1852. Seuls les habitants de la Broye, pour des raisons qu'il nous a été impossible à déterminer, sont hostiles à ce décret.

Au vu de tous ces faits, le canton de Vaud peut-être considéré comme le chef de file du mouvement simploniste.

Le canton du Valais, qui semble au premier abord le plus intéressé par le percement du tunnel du Simplon, joue un rôle plus effacé que son voisin de l'ouest.

Au début de la construction des chemins de fer en Valais, on ne peut pas parler de politique ferroviaire concrète, ni d'un plan général d'établissement de lignes. La tâche du gouvernement valaisan se résume à trouver un concessionnaire décidé à établir une voie ferrée reliant le Bouveret à Brigue, en suivant le tracé de la plaine du Rhône. Comme le percement d'un tunnel à travers les Alpes est considéré comme irréalisable dans un proche avenir, les autorités connaissent de grosses difficultés à intéresser les capitalistes à leur projet. Trop pauvre pour entreprendre seul cette oeuvre, le canton accueille favorablement les propositions de M. de la Valette. Cet aventurier français désire aussi établir une liaison internationale reliant Milan à Genève, par la vallée du Rhône et la rive gauche du Lac Léman, faisant en quelque sorte concurrence aux lignes de l'O.S. Ayant accordé des subventions en nature, l'Etat laisse pratiquement carte blanche à son concessionnaire jusqu'en 1861. Cette année-là, il se voit obligé d'intervenir pour tenter de sauver l'entreprise qui s'achemine vers la faillite. N'y parvenant pas, il laisse la compagnie être vendue aux enchères. M. de la Valette rachète et le gouvernement lui refait confiance.

Le Conseil d'Etat de l'époque est dominé par la forte personnalité de M. Alexis Allet. Ce dernier, convaincu de la nécessité du Simplon, accueille favorablement les offres de M. Berney d'ouvrir des négociations intercantionales. Il participe avec ses collègues genevois et vaudois à l'élaboration de la Convention de 1864. La ratification de ce traité par la quasi-totalité des députés est une preuve que le parlement abonde dans les vues du chef de l'exécutif. Par la suite, le Valais participe activement à la lutte que se livrent les partisans des divers passages alpins. Il est l'un des signataires du Mémoire adressé au général La Marmora. M. Allet se signale en 1870

en prenant l'initiative de créer un comité du Simplon, formé d'hommes influents de la Suisse romande.

En parallèle de cette activité intercantonale, La Valette, par son manque de sérieux, gaspille les capitaux et conduit rapidement la Compagnie vers une deuxième faillite. Impuissantes face à ces événements, les autorités valaisannes, après avoir examiné le projet de rachat du chemin de fer par l'Etat, se voient forcées d'abandonner l'entreprise en des mains étrangères au canton. Par cet état de chose, les pouvoirs publics perdent en grande partie le contrôle de leur ligne. Ils se bornent, par la suite, à faire respecter les droits que leur confèrent la loi de 1872 et les divers traités conclus antérieurement. Ne possédant pas d'actions dans la Compagnie S.O., ils se sentent moins concernés du fait que leur influence est limitée. Toutefois, à l'occasion de la votation fédérale du 19 janvier 1879, on sent le peuple valaisan décidé à accepter la loi afin d'obtenir la subvention promise pour le Simplon.

Le soutien des députés et des citoyens est encore plus net en 1887 où la subvention d'un million ne rencontre qu'une très faible opposition. En résumé, on doit constater que le Valais a toujours oeuvré de son mieux pour favoriser le percement du Simplon. Mais la pauvreté du canton, la faiblesse de ses finances et la vente de son chemin de fer ne lui ont pas permis de jouer un rôle de premier plan.

Le canton de Fribourg adopte une politique bien différente de ses voisins valaisans et vaudois. Ne se trouvant ni sur l'axe Paris-Milan, ni véritablement sur l'axe Milan-Bâle, mais étant situé entre la zone d'influence du Simplon et du Gothard, il converge l'essentiel de ses efforts vers la réalisation d'une ligne desservant le mieux possible toutes les régions du pays. Le percement d'un tunnel à travers les Alpes valaisannes ne le concerne pas. Pendant dix ans environ, les pouvoirs publics luttent pour construire leur chemin de fer. Ils y parviennent en 1862 au prix de sacrifices financiers énormes, puisque l'Etat a dû se résoudre à racheter l'entreprise ferroviaire.

Intéressé en premier chef par la rentabilité de ses voies, le canton va mettre tout en oeuvre pour justifier les efforts accomplis les années précédentes.

Sur le plan intercantonal, il garde une prudente neutralité face aux passages des Alpes, mais se fait représenter dans les conférences simplonistes

et gothardistes, sans prendre part aux débats.

La fusion de 1873 et le rachat de la Ligne d'Italie modifient complètement la politique ferroviaire fribourgeoise. L'Etat, en qualité de propriétaire du chemin de fer puis gros actionnaire de la S.O., voit ses intérêts liés à ceux de ses voisins romands. Il entre ainsi dans le camp simploniste et devient très intéressé au projet du Simplon. Ce nouvel objectif est mis en évidence à l'occasion de la votation du Compromis du Gothard, où l'on sent nettement que le canton est concerné par la subvention que le Simplon peut obtenir par l'adoption de la loi. Il faut toutefois constater que le peuple suit encore, avec une certaine réticence, la nouvelle politique de ses représentants.

Pour la première fois, en 1880, les délégués fribourgeois prennent une part active à des conférences en faveur du projet du Simplon. Ils vont encore plus loin en 1886, en prenant eux-mêmes l'initiative de relancer les pourparlers intercantonaux qui s'étaient enlisés. La somme de deux millions, largement acceptée par le Grand-Conseil, montre le chemin parcouru par les autorités du canton depuis le début de l'ère du rail en Suisse.

Après avoir examiné la politique individuelle des trois cantons, essayons de dégager le cheminement de la collaboration intercantonale.

Bien qu'il ne s'agisse pas d'un projet ferroviaire, la convention conclue au sujet du tunnel de Menouve peut être considérée comme un premier essai de collaboration intercantonale dans le but de créer une voie à travers les Alpes. De 1852 à 1862, les relations entre cantons romands laissent apparaître, non pas un esprit d'entente, mais une série de conflits et de rivalités quant au choix des tracés, notamment. Les difficultés financières des compagnies sont à l'origine de la politique de collaboration qui s'ouvre à partir de 1863. L'activité des partisans des tunnels alpins stimule les simplonistes qui ouvrent leurs premières négociations en 1862-1863. Le groupe Vaud-Valais-Genève va se mettre en évidence, toute la décennie, par son combat en faveur du "système des deux lignes" et la tentative pour permettre la réalisation des voies ferrées aux abords du Simplon.

Cependant, cette première étape de collaboration aboutit à un échec, puisque c'est le Gothard qui trouve grâce aux yeux des puissances étrangères.

En 1874, la tentative faite par le gouvernement valaisan de faire appel aux cantons romands pour former une association capable de racheter la Ligne d'Italie, échoue. Cet événement montre assez bien que les Etats de

L'Ouest de la Suisse ne sont pas encore décidés à faire de gros sacrifices pour le Simplon.

Les débats à l'assemblée fédérale en juillet et août 1878 trouvent le bloc romand compact pour refuser l'entrée en matière, mais séparé du canton de Vaud lors de la votation finale. Pendant ces dix dernières années, on ne peut pas parler d'une véritable collaboration intercantonale en faveur du Simplon, même au moment de la fusion ou du rachat de la Ligne d'Italie. Il s'agit plutôt d'actions isolées du canton de Vaud qui joue, ne l'oublions pas, un rôle très important.

Les années 1880-1889 constituent la deuxième phase essentielle de l'action des cantons. Genève se retire en second plan au profit de Fribourg qui rejoint Vaud et Valais. Ces derniers forment ensemble le noyau du mouvement simploniste auquel va se greffer toute la Suisse romande et le canton de Berne.

Les subventions votées en 1887 ne constituent pas un apport financier important pour le projet du Simplon, puisqu'il ne s'agit que d'une somme totale de sept millions sur un coût total de 52 à 62 millions. Le succès des négociations intercantionales apporte surtout un appui moral important au Simplon, appui qui vient s'ajouter à celui donné par la Confédération par la loi du 22 août 1878. Le Simplon, soutenu par les autorités et les habitants de trois cantons, voit sa position passablement fortifiée face à l'Italie et aux établissements financiers.

Cette phase des négociations intercantionales, que l'on peut considérer comme décisive, met fin aux revers que connut le projet du Simplon et ouvre résolument la voie aux négociations définitives. C'est pourquoi, la collaboration des trois cantons, tout en constituant un exemple très intéressant d'entente entre Etats de la Suisse romande, a joué un rôle de premier plan dans la grande épopée du Simplon.

A N N E X E S

ANNEXE I

DATES D'OUVERTURE A L'EXPLOITATION DES VOIES FERREES DANS LES CANTONS

DE VAUD, VALAIS ET FRIBOURG (1855-1887)

Compagnie de l'Ouest-Suisse

7 mai	1855	: Bussigny - Yverdon
1 juillet	1855	: Bussigny - Renens - Morges
5 mai	1856	: Renens - Lausanne Bussigny - Echandens
10 juin	1857	: Villeneuve - Bex
14 avril	1858	: Morges - Coppet
21 avril	1858	: Coppet - Versoix
7 novembre	1859	: Yverdon - Vaumarcus
1 octobre	1860	: Bex - St-Maurice
2 avril	1861	: Lausanne - Villeneuve

Compagnie de Lausanne-Fribourg-frontière bernoise et de Genève-Versoix

25 juin	1858	: Genève - Versoix
2 juillet	1860	: Frontière bernoise - Balliswil
4 septembre	1862	: Balliswil - Fribourg - Lausanne

Compagnies de la Ligne d'Italie

14 juillet	1859	: Bouveret - Martigny
10 mai	1860	: Martigny - Sion
15 octobre	1868	: Sion - Sierre

Compagnie de la Suisse-Occidentale

12 juin	1876	: Morat - Fraeschels
25 août	1876	: Palézieux - Morat Fribourg - Payerne
1 février	1877	: Payerne - Yverdon

Compagnie de Jougne - Eclépens

1 juillet 1870 : Eclépens - Vallorbe
1 juillet 1875 : Vallorbe - Pontarlier

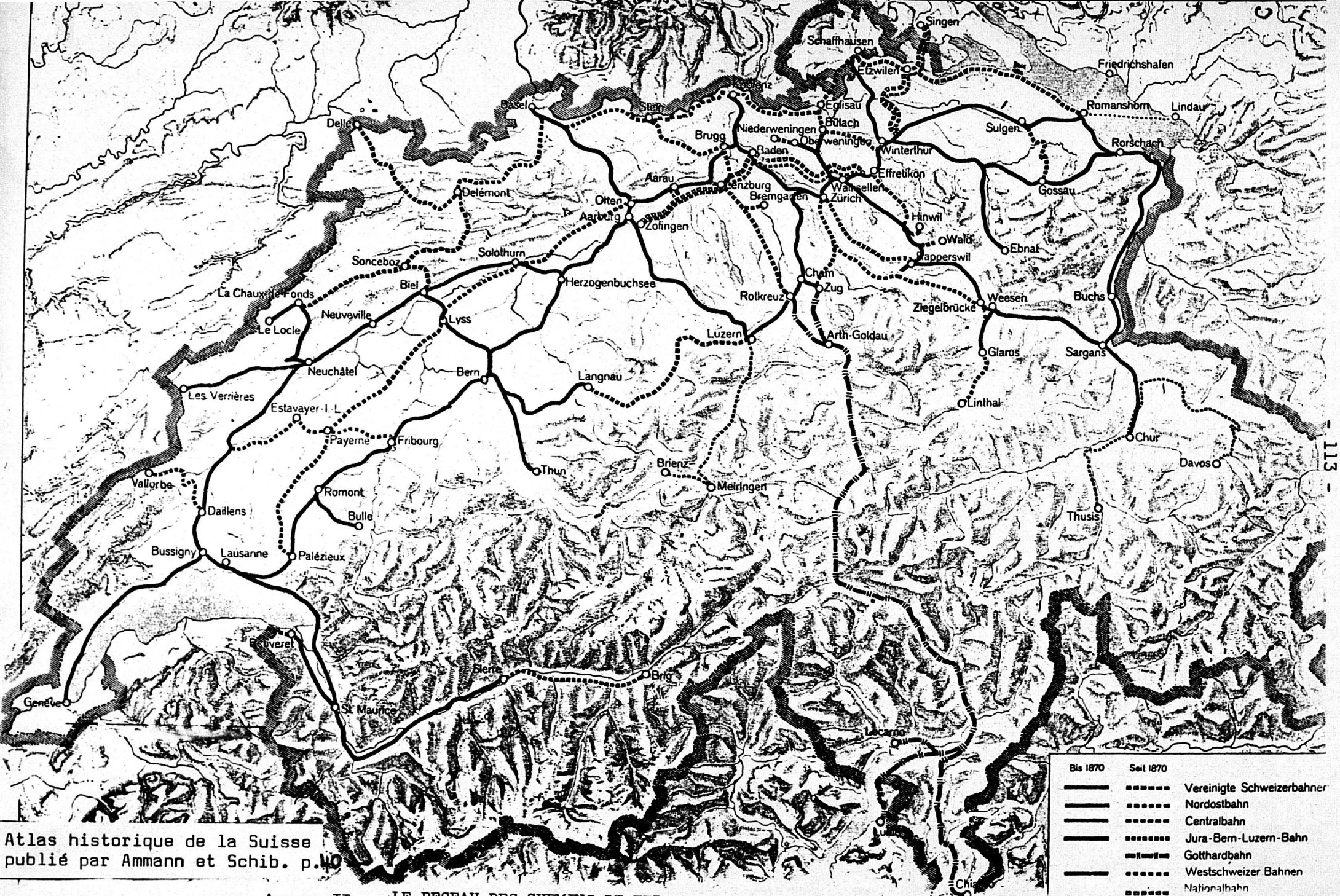
Compagnie du Simplon

1 juin 1877 : Sierre - Loèche
1 juillet 1878 : Loèche - Brigue

Compagnie de la Suisse-Occidentale et du Simplon

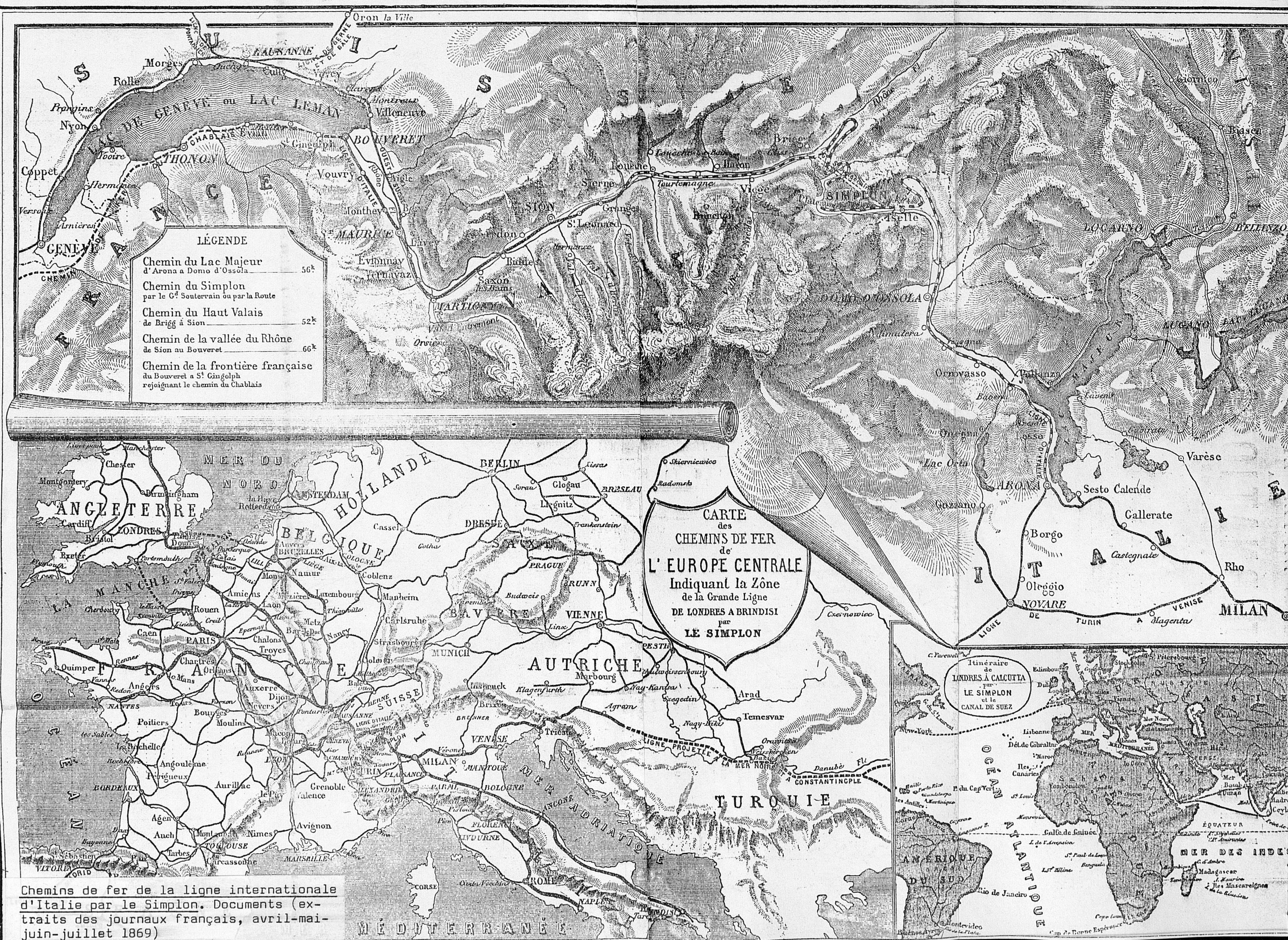
1 juin 1886 : Bouveret - St-Gingolph

CUONY Albert: Les débuts des chemins de fer en Suisse .



Atlas historique de la Suisse
publié par Ammann et Schib. p. 113

Annexe II : LE RESEAU DES CHEMINS DE FER SUISSES EN 1900



ANNEXE IV

PREAVIS DE LA COMMISSION CANTONALE VAUDOISE POUR LA CONSTRUCTION D'UN

CHEMIN DE FER AU TRAVERS DU SIMPLON

Après avoir examiné sous leurs différentes faces les questions qui lui étaient soumises pour autant que le permettaient les documents et renseignements mis à sa disposition, la commission nommée par le conseil d'état pour préaviser sur la construction d'un chemin de fer au travers du Simplon a l'honneur de lui soumettre un premier préavis résumant les points de vue auxquels ont abouti jusqu'à présent son travail et ses délibérations.

I.

L'établissement d'une voie ferrée à travers le Simplon devant amener l'entier achèvement du réseau de la Suisse occidentale et lui assurer le mouvement qu'il a droit d'obtenir, la commission estime que ce chemin de fer serait, pour cette partie de la Suisse et pour notre canton en particulier, d'une importance telle que l'Etat de Vaud doit faire de grands efforts pour en assurer l'exécution.

II.

Si une participation des cantons intéressés à cette entreprise est devenue nécessaire, comme cela est à croire, la commission estime que le canton de Vaud ne saurait, sans compromettre de précieux intérêts et l'avenir de ses voies ferrées, refuser de participer à ces sacrifices.

III.

La commission estime que cette participation de l'Etat de Vaud pourrait être d'au moins quatre millions.

IV.

La commission, s'étant convaincue que la prompt construction de la ligne ferrée jusqu'au pied du Simplon aurait pour effet d'augmenter considérablement la circulation des voyageurs et marchandises dans cette direction et de déterminer par là, dans un avenir prochain, le percement de la montagne, estime que la participation de l'Etat de Vaud doit s'appliquer non seulement au prolongement de Brigue à Domo-d'Ossola, mais encore au tronçon de Sion à Brigue.

En conséquence, la commission préavise pour que l'Etat s'engage à souscrire des actions pour la somme de deux millions, qui seraient payables à l'achèvement du percement de la montagne.

V.

Si cette participation n'était pas considérée comme suffisante dans la forme indiquée, la commission pense que l'Etat de Vaud pourrait consentir, comme concession, à ce que son capital de souscription ne portât que lorsque le rendement de la ligne du Simplon dépassera un certain revenu.

VI.

Enfin, quant à la marche à suivre vis-à-vis de la compagnie d'Italie, la commission pense que le conseil d'état pourrait faire connaître au comité intercantonal du Simplon que le canton de Vaud est disposé à fournir la souscription sousmentionnée, à condition toutefois que cette compagnie sera réorganisée et que les Etats intéressés aient une part convenable à son administration, afin de veiller à leurs propres intérêts et d'imprimer à l'exécution des travaux toute l'économie désirable.

Lausanne, le 7 novembre 1863

Ch. BONTEMS, colonel,

Louis GONIN, ingénieur cantonal, secrétaire

In : Bull. GC/Vd, session extraord. d'août 1864, pièce annexe, pp. 327-329.

ANNEXE V

COMPARAISON, ENTRE LES DIFFERENTS PASSAGES ALPINS, DU PRIX D'UNE TONNE
DE MARCHANDISE

de Paris à Novarre

SITUATION AU PRINTEMPS 1864

par le Mont-Cenis

Chemin de fer de Paris à St-Michel	675 km		
Chemin de fer de Suze à Novarre	<u>148 "</u>		
	823 km	à Fr. 0,10 =	Fr. 82.30
Roulage de St-Michel à Suze	<u>77 "</u>	" " 0,40 =	<u>Fr. 30.80</u>
	900 km		Fr. 113.10
			=====

par le Simplon

Chemin de fer de Paris à Sion (par les Verrières)	663 km		
Chemin de fer d'Arona à Novarre	<u>36 "</u>		
	699 km	à Fr. 0,10 =	Fr. 69.90
Roulage de Sion à Brigue	52 "		
Roulage de Brigue à Domo-d'Ossola	63 "		
Roulage de Domo-d'Ossola à Arona	<u>57 "</u>		
	172 km	à Fr. 0,40 =	<u>Fr. 68.80</u>
	871 km		Fr. 138.70
			=====

NOUVELLE SITUATION AVEC LA CONVENTION

par le Simplon

Chemin de fer de Paris à Brigue (par les Verrières)	715 km		
Chemin de fer de Domo-d'Ossola à Novarre par Gozzano	<u>87 "</u>		
	802 km	à Fr. 0,10 =	Fr. 80.20
Roulage de Brigue à Domo-d'Ossola	<u>63 "</u>	à Fr. 0.40 =	<u>Fr. 25.20</u>
	865 km		Fr. 105.40
			=====

de Bâle à Novarre

SITUATION AU PRINTEMPS 1864

par le Gothard

Chemin de fer de Bâle à Lucerne	94 km	
Chemin de fer d'Arona à Novarre	<u>36 "</u>	
	130 km	à Fr. 0,10 = Fr. 13.--
Navigation de Lucerne à Fluelen et de Magadino à Arona, environ	100 km	à Fr. 0,10 = Fr. 10.--
Roulage de Fluelen à Magadino	<u>140 "</u>	à Fr. 0,40 = <u>Fr. 56.--</u>
	370 km	Fr. 79.-- =====

par le Simplon

Chemin de fer de Bâle à Sion	297 km	
Chemin de fer d'Arona à Novarre	<u>36 "</u>	
	333 km	à Fr. 0,10 = Fr. 33.30
Roulage de Sion à Arona	<u>172 "</u>	à Fr. 0,40 = <u>Fr. 68.80</u>
	505 km	Fr. 102.10 =====

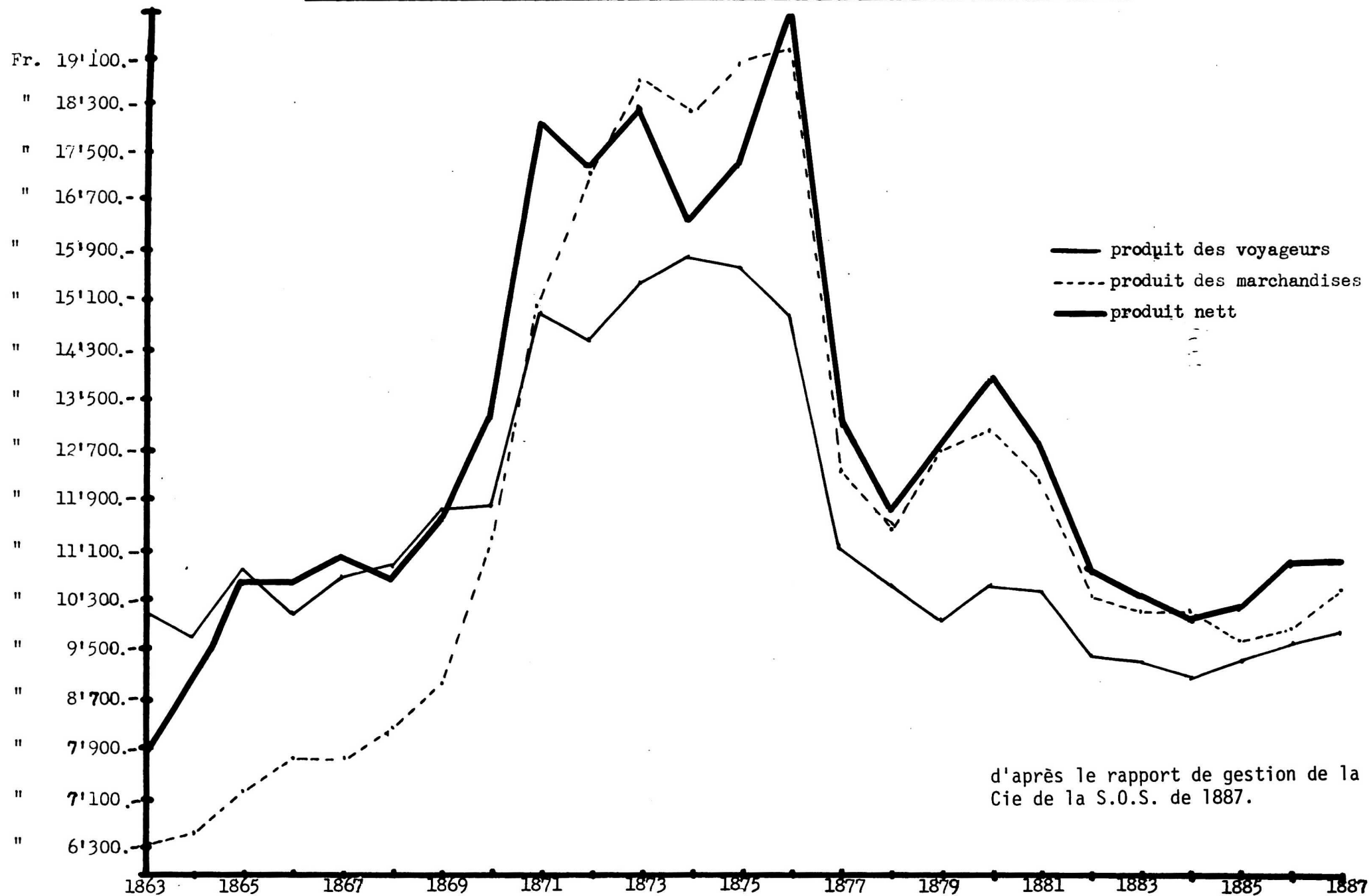
NOUVELLE SITUATION AVEC LA CONVENTION

par le Simplon

Chemin de fer de Bâle à Brigue	349 km	
Chemin de fer de Domo-d'Ossola à Novarre (par Gozzano)	<u>87 "</u>	
	436 km	à Fr. 0,10 = Fr. 43.60
Roulage de Brigue à Domo-d'Ossola	<u>63 "</u>	à Fr. 0,40 = <u>Fr. 25.20</u>
	499 km	Fr. 68.80 =====

In: Bull. GC/VD/ pièce annexe de la session extraord. d'août 1864
pp. 307-311.

Annexe VI : MOUVEMENT PAR KILOMETRE DES PRODUITS DE LA COMPAGNIE DE LA S.O. ET DE LA S.O.S.



ANNEXE VII

RESEAU DES LIGNES EXPLOITEES PAR LA COMPAGNIE S.O. EN 1878

I. Lignes appartenant à la Compagnie

a) Ancien réseau

- Genève - Versoix avec l'enclave de Céligny	12 km
- Coppet - St- Maurice, Morges - Lausanne - Yverdon - Vaumarcus	150 "
- Lausanne - Fribourg - frontière bernoise	87 "
- Vaumarcus - frontière bernoise	
Auvernier - frontière française (Les Verrières)	<u>72 "</u>
	321 km

b) Nouveau réseau

- Cossonay - frontière française (Jougne)	35 km
- Palézieux - Fraeschels (Broye Longitudinale)	69 "
- Fribourg - Payerne - Yverdon (Broye Transversale)	<u>51 "</u>
	476 km

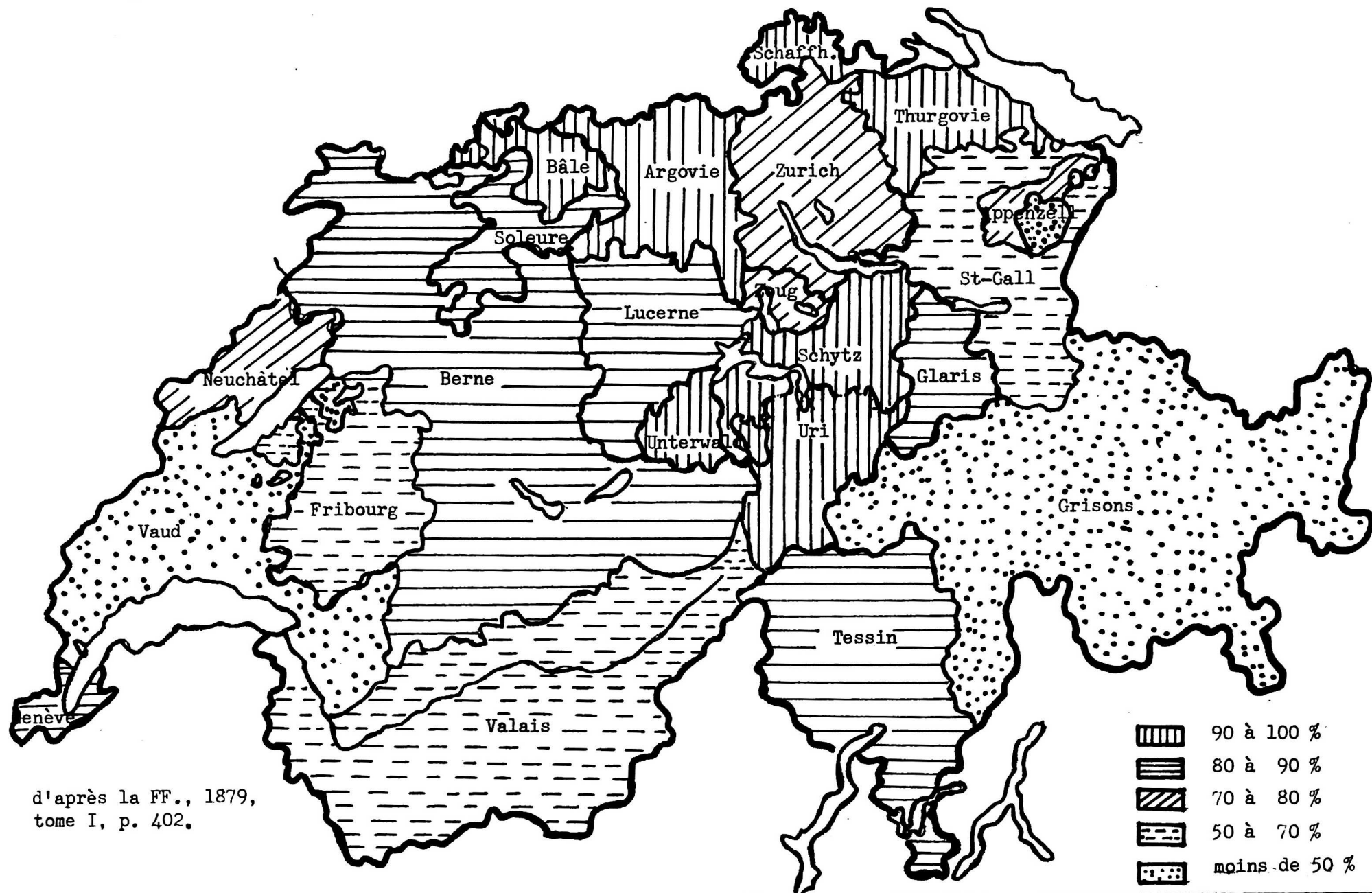
II. Ligne prise à bail et dont la S.O. perçoit les produits

- Berne - Singine (Compagnie du Central)	11 km
--	-------

III. Lignes exploitées pour le compte d'autres Compagnies

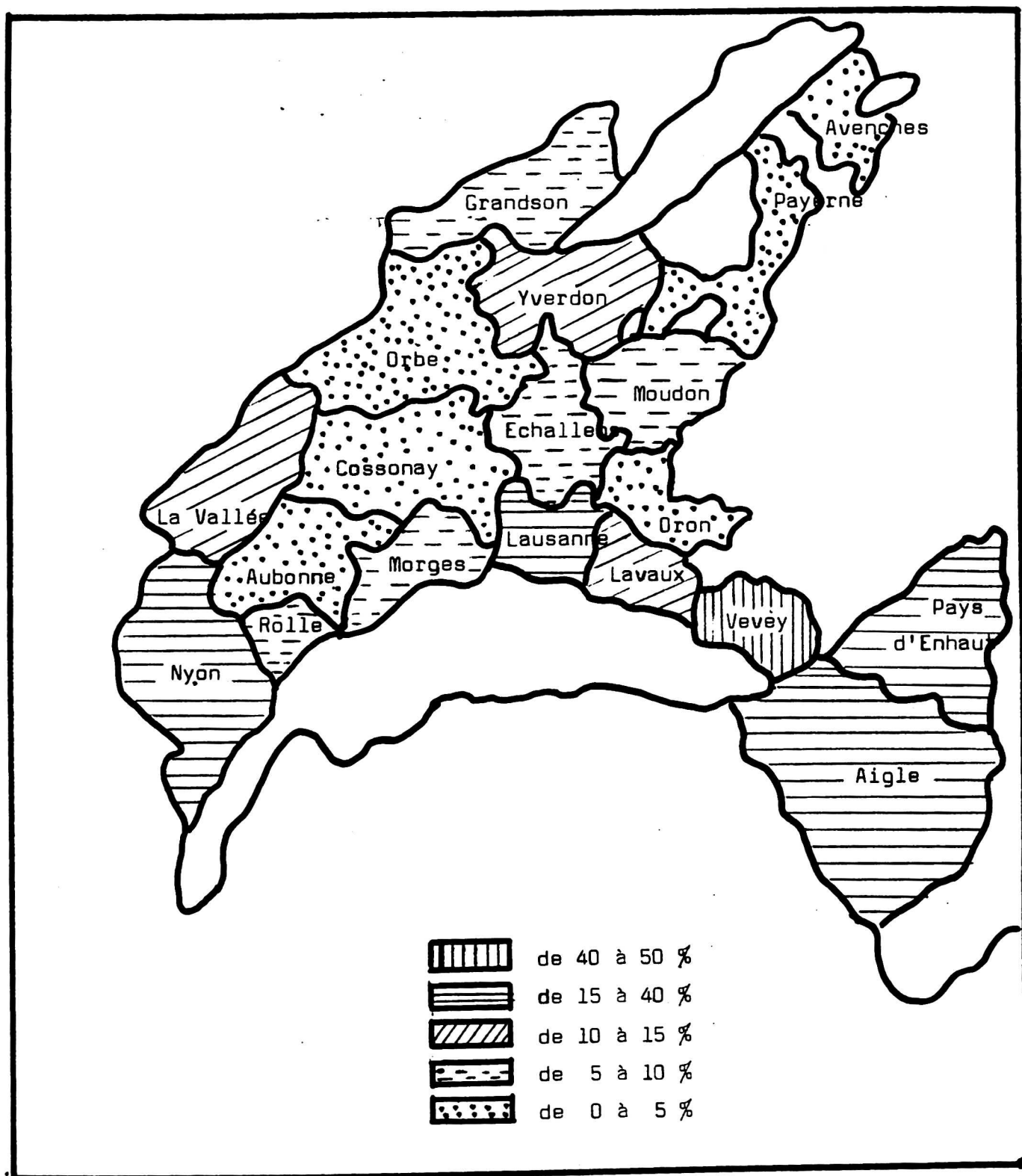
- Bulle - Romont	19 km
- Pontarlier - Verrières (Compagnie P.L.M.)	
- Pontarlier - Vallorbes (Compagnie P.L.M.)	34 "
- Bouveret - Brigue	<u>117 "</u>
	657 km
	=====

In : Rapport du C d'A de la Compagnie S.O. sur l'année 1877 et 1878.



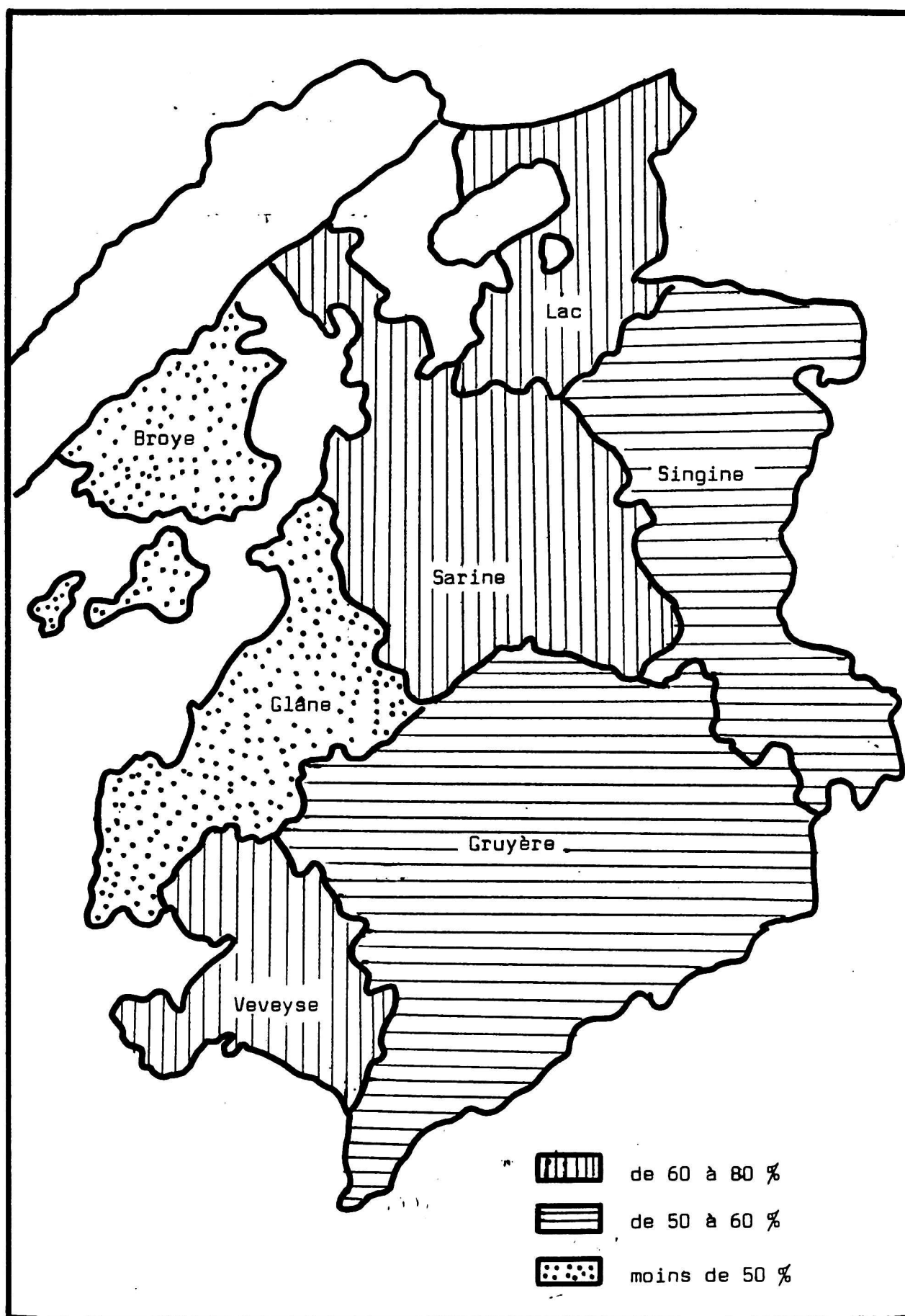
d'après la FF., 1879,
tome I, p. 402.

ANNEXE IX : LE SCRUTIN DU 19 JANVIER 1879 : POURCENTAGE DE "OUI" PAR DISTRICT



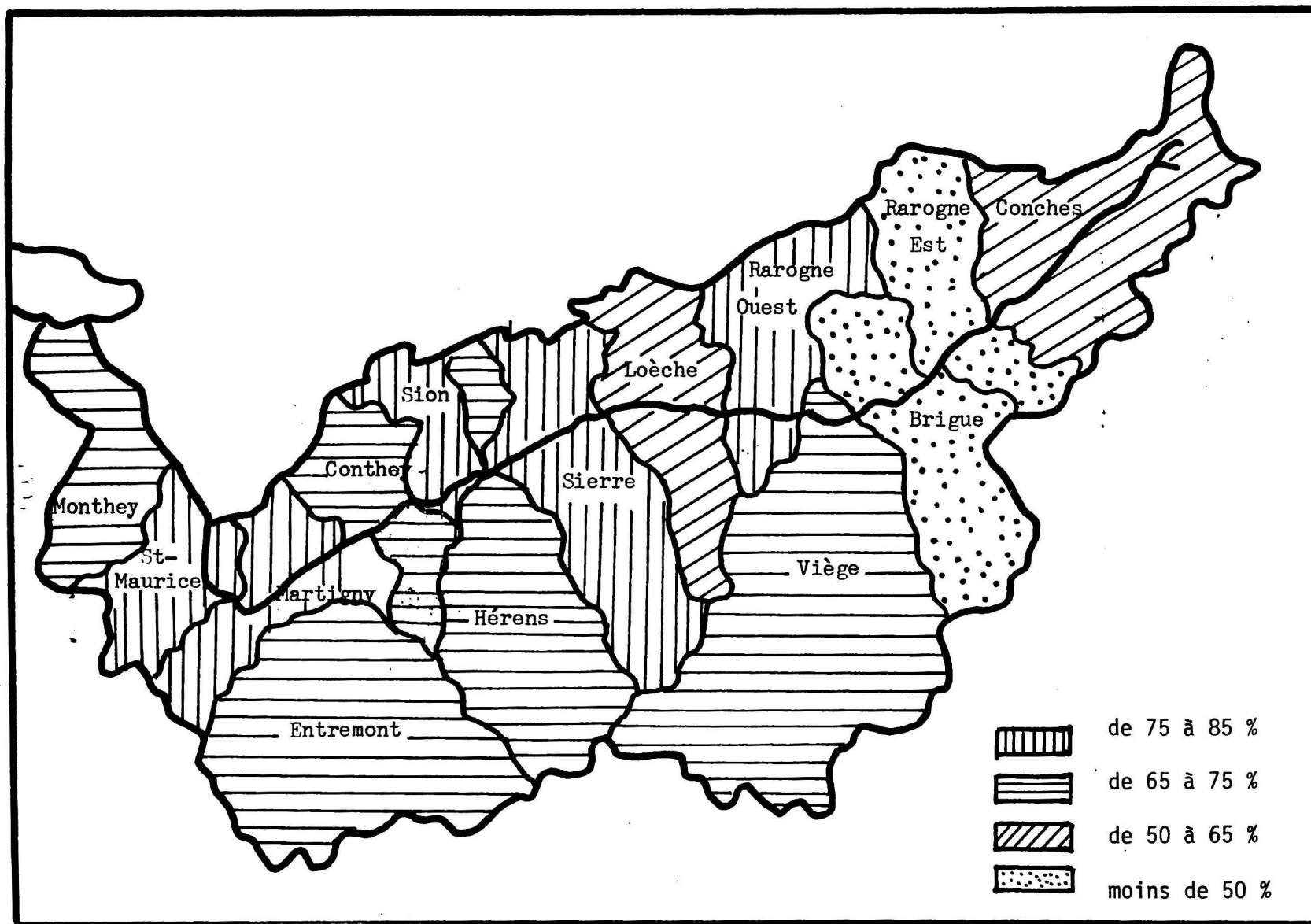
Carte établie d'après les résultats publiés dans la Gazette de Lausanne du 20 janvier 1879.

LE SCRUTIN DU 19 JANVIER 1879 : POURCENTAGE DE "OUI" PAR DISTRICT



Carte établie d'après les résultats publiés dans la Feuille officielle du canton de Fribourg, 1879, p. 66.

Annexe XI : LE SCRUTIN DU 19 JANVIER 1879 : POURCENTAGE DE "OUI" PAR DISTRICT



Carte établie d'après les résultats publiés par l'Etat du Valais, AV, DI 77

ANNEXE XIII : PROJET DES EXPERTS DE 1886

In : Rapport des experts sur le percement du Simplon, annexe

Annexe XII DISTANCES RÉELLES ET VIRTUELLES POUR DIVERSES TRAVERSÉES DES ALPES

d'après les formules d'Amiot.

PASSAGES	Belfort-Milan			Paris-Milan			Boulogne-Plaisance			Bâle-Milan			Bâle-Gênes			Belfort-Gênes				
	Distances en kilom.			Distances en kilomètres			Distances en kilomètres			Distances en kilom.			Distances en kilom.			Distances en kilom.				
	Réelles.	Majoration virtuelle.	Virtuelles.	Réelles.	Majoration virtuelle.	Virtuelles.	Réelles.	Majoration virtuelle.	Virtuelles.	Réelles.	Majoration virtuelle.	Virtuelles.	Réelles.	Majoration virtuelle.	Virtuelles.	Réelles.	Majoration virtuelle.	Virtuelles.		
Mont-Cenis	719 70	118 80	838 50	945 70	110 30	1056 --	1268 53	110 30	1378 83	704 —	186 54	890 54	719 93	201 64	921 57	735 68	133 90	869 58		
Simplon	via Arona . . .	525 —	109 74	634 74	834 14	145 13	979 27	1156 48	135 19	1291 67	497 71	105 64	603 35	—	—	—	—	—		
	via Gozzano . . .	540 85	120 74	661 59	850 —	156 13	1006 13	1160 26	146 19	1306 45	513 56	116 64	630 20	606 07	131 74	737 81	686 73	134 84	821 57	
Gothard	via Lucerne	Mulhouse	465 77	159 32	625 09	908 67	159 37	1068 04	1188 20	159 32	1347 52	379 06	159 32	538 38	520 97	133 09	654 06	607 14	133 09	740 23
		Delle . .	480 10	178 02	658 12	923 —	178 02	1101 02	1202 53	178 02	1380 55	—	—	—	—	—	—	621 47	151 79	773 26
	via Aarau-Rupperswyl	Mulhouse	452 23	160 52	612 75	895 67	160 52	1056 19	1175 20	160 52	1335 72	366 60	160 52	527 12	507 97	134 29	642 26	594 14	134 29	728 43
		Delle . .	466 56	179 22	645 78	910 —	179 22	1089 22	1189 53	179 22	1368 75	—	—	—	—	—	—	608 47	152 99	761 46

NB. Voir l'annexe A, page 37, pour l'établissement des distances réelles, et l'annexe B, page 42, pour les majorations virtuelles.

In : Rapport des experts sur le percement du Simplon, p. 8.

ANNEXE : XIV



In : Le percement du Simplon et ses avantages pour le canton de Vaud.
 Lausanne, 1887.



Fig. 1.
Carte de 1887 avec les zones intéressées au percement du Simplon, par rapport au Mont-Cenis à gauche et au St-Gothard à droite.

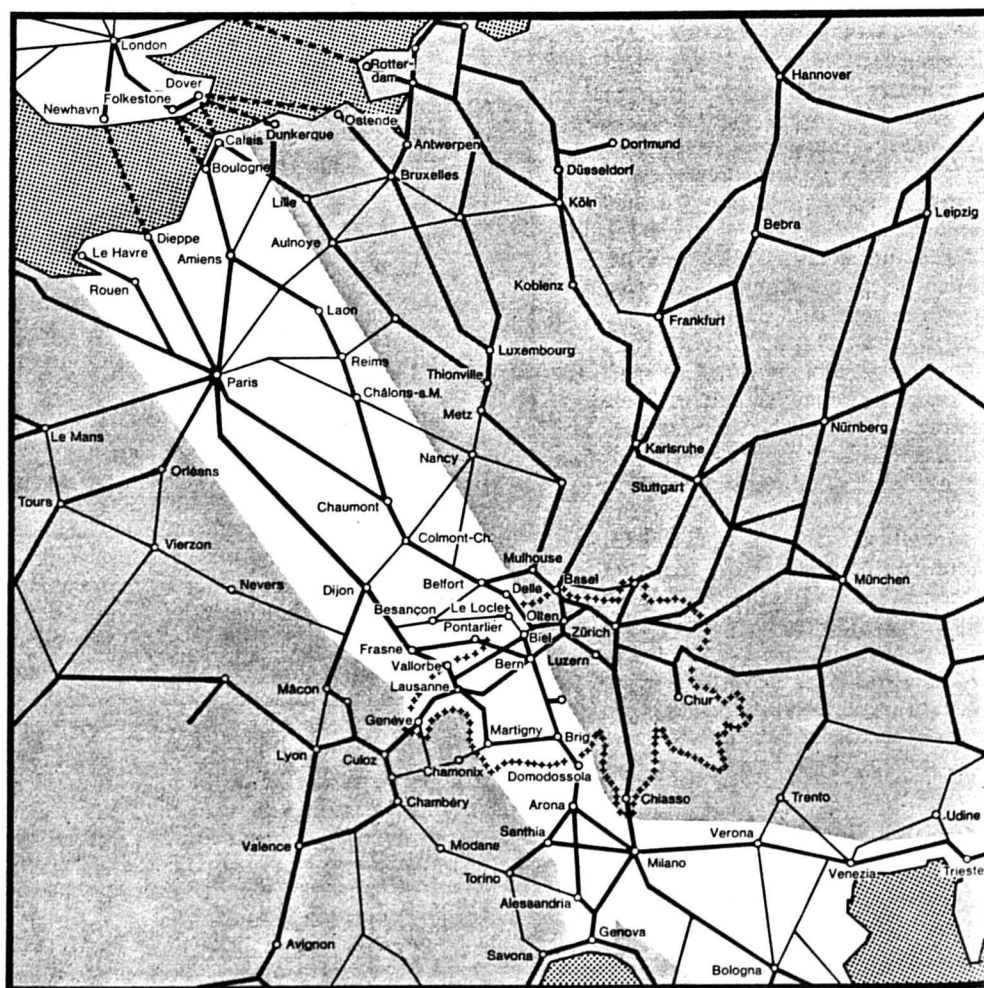


Fig. 2.
Zone d'influence actuelle de la ligne du Simplon.

ANNEXE XVI

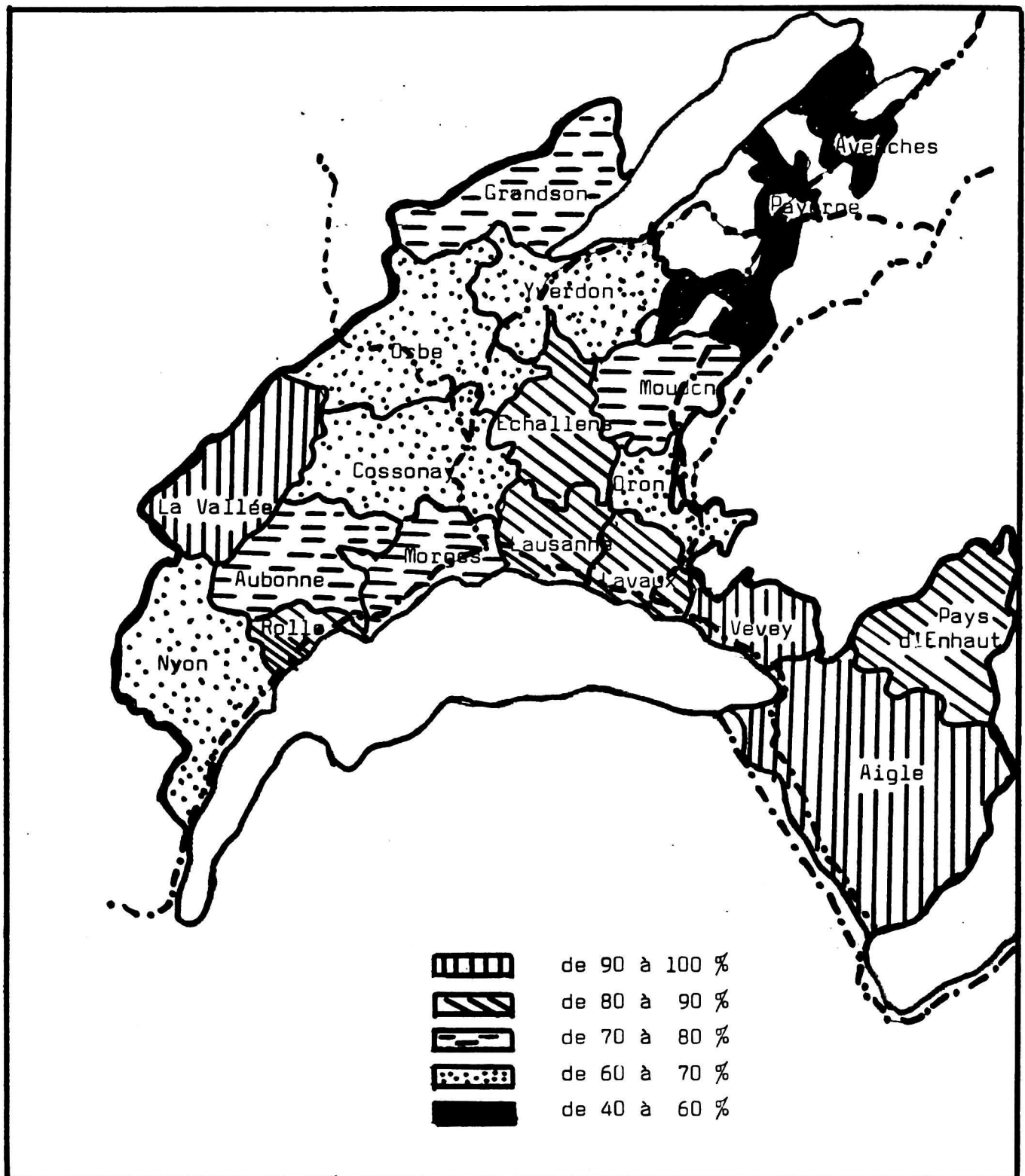
RESULTATS DE LA CONSULTATION POPULAIRE DU 20 MARS 1887

(canton de Vaud)

<u>District</u>	<u>électeurs inscrits</u>	<u>particip. en %</u>	<u>valables</u>	<u>oui</u>	<u>non</u>
<u>VEVEY</u>	4'871	44,9	2'183	2'048	135
<u>AIGLE</u>	4'762	41,9	1'990	1'816	174
<u>LA VALLEE</u>	1'539	47,2	723	656	67
<u>LAUSANNE</u>	8'776	45,6	3'994	3'584	410
<u>ROLLE</u>	1'434	52,0	746	640	106
<u>PAYS-D'ENHAUT</u>	1'244	33,6	415	350	65
<u>LAVAUX</u>	2'714	44,5	1'205	985	220
<u>ECHALLENS</u>	2'574	59,1	1'515	1'228	287
<u>AUBONNE</u>	2'299	56,4	1'296	1'019	277
<u>MORGES</u>	3'479	56,3	1'950	1'510	440
<u>GRANDSON</u>	3'229	40,5	1'305	937	368
<u>MOUDON</u>	3'050	61,6	1'870	1'334	536
<u>YVERDON</u>	3'923	51,4	2'013	1'407	606
<u>NYON</u>	3'038	45,2	1'369	923	446
<u>ORBE</u>	3'738	61,3	2'285	1'513	772
<u>COSSONAY</u>	3'214	54,6	1'754	1'159	595
<u>ORON</u>	1'698	50,2	852	516	336
<u>AVENCHES</u>	1'275	41,5	524	281	243
<u>PAYERNE</u>	2'679	60,0	1'587	785	802
<u>PLACES D'ARMES</u>	-----	-----	135	114	21
<u>TOTAL</u>	59'536	50,0	29'711	22'805	6'906

In : Bull. GC/VD, session extraord. de mars 1887, p.77.

ANNEXE XVII : LE SCRUTIN DU 20 MARS 1887 : POURCENTAGE DE "OUI" PAR DISTRICT



Carte établie d'après les résultats publiés dans le Bull. GC/VD, mars 1887, p. 71

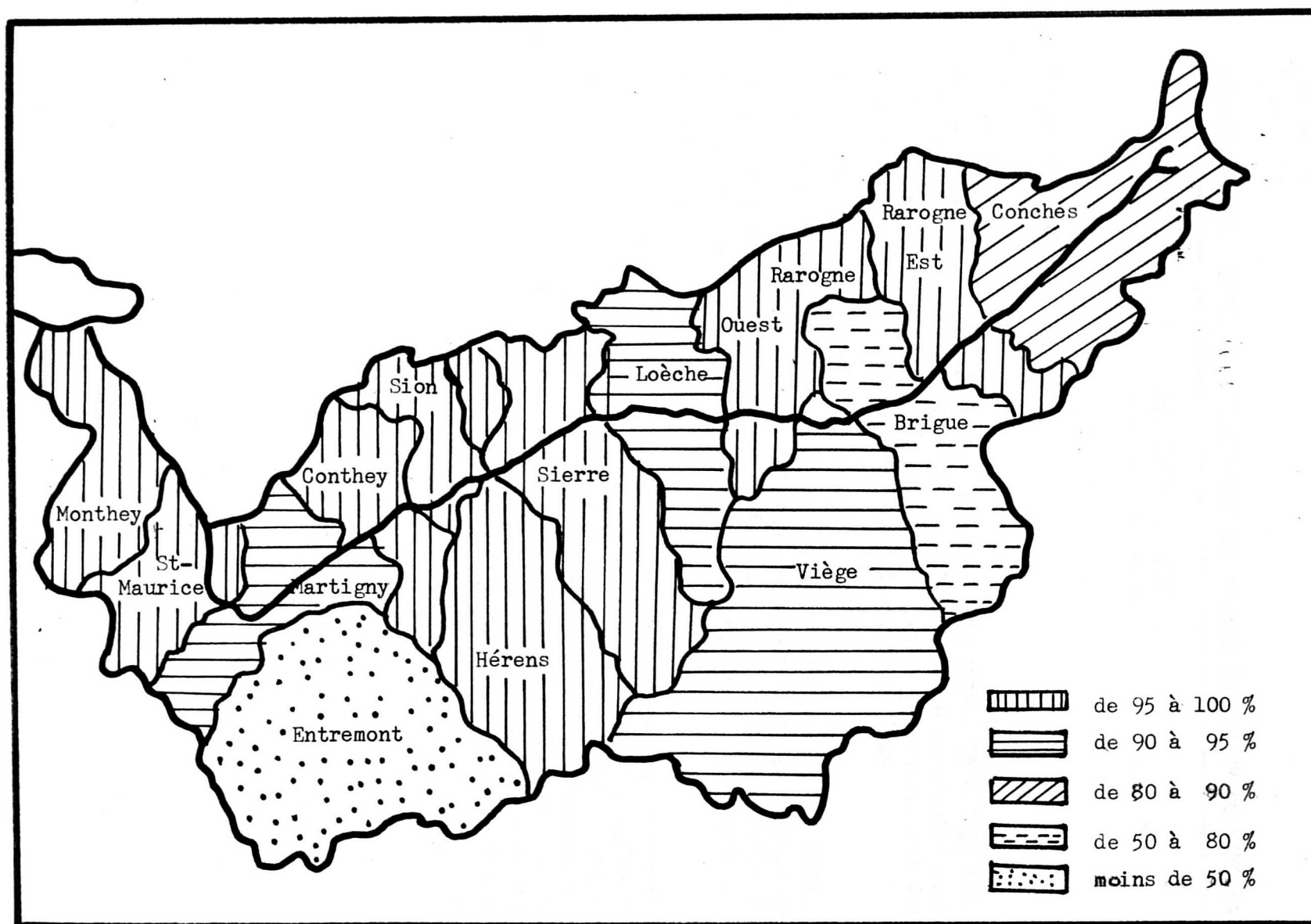
ANNEXE XVIII

RESULTATS DE LA CONSULTATION POPULAIRE DU 20 MARS 1887

(canton du Valais)

<u>District</u>	<u>électeurs inscrits</u>	<u>particip. en %</u>	<u>valables</u>	<u>oui</u>	<u>non</u>
<u>HERENS</u>	1'871	72,1	1'347	1'347	--
<u>CONTHEY</u>	2'314	65,9	1'525	1515	10
<u>MONTHEY</u>	2'676	57,6	1'539	1'528	11
<u>ST-MAURICE</u>	1'900	62,2	1'180	1'170	10
<u>SION</u>	2'212	65,5	1'445	1'429	16
<u>SIERRE</u>	2'598	63,0	1'633	1'594	39
<u>RAROGNE EST</u>	535	67,8	363	350	13
<u>RAROGNE OUEST</u>	1'049	76,4	799	760	39
<u>LOECHE</u>	1'630	67,2	1'093	1'026	67
<u>MARTIGNY</u>	2'858	54,1	1'520	1'397	123
<u>VIEGE</u>	1'843	71,9	1'320	1'212	108
<u>CONCHES</u>	1'255	66,6	815	732	83
<u>BRIGUE</u>	1'399	53,3	737	507	230
<u>ENTREMONT</u>	2'907	47,7	1'371	<u>408</u>	<u>963</u>
<u>PLACES D'ARMES</u>	-----	----	146	132	14
<u>TOTAL</u>	27'047	62,6	16'833	15'107	1'726

In : Nouvelle Gazette du Valais du 2 avril 1887 p. 3.



Carte établie d'après les résultats publiés par la Gazette du Valais du 2 avril 1887.

ANNEXE XX

BIOGRAPHIE DES HOMMES POLITIQUES QUI ONT OEUVRE EN FAVEUR DU SIMPLON

DE 1864 à 1887

Canton de Vaud

BERNEY John (1825-1908)

Avocat à Lausanne, puis à Rolle - CE 1862-1866 (DTP), 1870-1885 (DF, DJP, DIP) - GC 1855-1862 - CN 1863-1866 - collaborateur à la gazette conservatrice l'"Indépendant" - centre-gauche - il expose les motifs qui doivent amener le Grand-Conseil à ratifier la Convention de 1864.

BOICEAU Charles (1841-1907)

Avocat à Lausanne depuis 1867 - CE 1874-1885 (DIPC, DJP) - GC 1874, 1885-1907 CN 1878 à avril 1881 et 1893-1899 - un des chefs du parti libéral vaudois - fédéraliste intransigeant - membre du C d'A du Jura-Simplon 1892-1902 - il est élu un CN grâce à son hostilité en 1878 contre le "compromis du Gothard".

CERESOLE Paul (1832-1905)

Avocat à Vevey et Lausanne - CE 1862-1866 (DM) - membre du tribunal fédéral (1867-1870) - CF 1870-1876 - Directeur de la Compagnie du Simplon (1876-1881), de la Compagnie de la S.O.S. 1881-1885 - chef des libéraux: c'est un homme que les radicaux détestent tout spécialement et qu'ils attaquent à tout propos, par exemple, lorsqu'il entre au Simplon - en 1875, c'est lui qui commence les négociations relatives au percement du Simplon. Il est écarté en 1885 du poste de directeur de la S.O.S., ensuite des modifications à l'intérieur du capital-actions de la Sté du chemin de fer. Cérésolle et Morel sont remplacés par Vessaz. Cérésolle travaille fortement pour le Simplon, surtout dans la préparation des traités avec l'Italie.

DAPPLES Edouard (1807-1887)

Inspecteur forestier - syndic de Lausanne (1843-1848, 1857-1867 - GC 1844-1845, 1847-1868 - CN 1851-1854, 1857-1866 - libéral-conservateur - ami de l'ingénieur Fraisse avec qui il joue un rôle important dans la création du réseau des chemins de fer de la Suisse romande - membre du C d'A du L-F-B 1865-1866, de celui de la Cie de l'O.S. 1871 - il défend avec acharnement la ligne d'Oron, lorsque la ville de Lausanne est mise sous régie.

DELARAGEAZ Louis-Henri (1807-1891)

Commissaire-arpenteur - juge du district de Morges - CE 1845-1861 (DF, DJP, DTP), 1866-1878 (DM, DTP) - GC 1842-1866, 1878-1881 - CN 1857-1881 - son journal le "Nouvelliste" est supplanté par la "Revue" comme organe du parti radical dès 1868 - radical, puis libéral dès 1876 - opposé à la ligne d'Oron, il joue un rôle dans la mise en régie de la ville de Lausanne - il est opposé au Compromis du Gothard.

DELARAGEAZ Louis-Charles (1837-1891)

Ingénieur de 1859 à 1890 à l'O.S., à la Cie du Midi, ingénieur en chef de la Ligne de Jougne, de la Broye longitudinale, du Jura-Simplon - GC 1868-1878, 1883-1885, 1891-1906 - CN 1893 à avril 1906 - membre du C d'A de Banques, de la S.O.S. (1872-1874), 1878-1884) représentant du canton de Vaud - du Jura-Simplon 1896-1902 - radical, puis libéral dès 1876 comme son père.

DU PLESSIS Théodore (1838-1922)

Carrière militaire, puis dans l'enseignement, puis rentier - CN juin 1877-janvier 1879 - libéral, figurant aussi sur la liste radical de la "Revue" en 1878 - membre du C d'A de la S.O.S 1875-1877, représentant le canton de Vaud.

ESTOPPEY Charles (1820-1888)

Juge de paix à Payerne, puis juge cantonal avocat - CE 1866-1873 et 1874-1888 (DAC, DIP, DI, DJP) - C aux E juillet 1867-mai 1873, mars 1875-juin 1888 - CN juillet 1862-1863 - radical - membre du C d'A de la Revue - il adopte le Compromis du Gothard.

EYTEL Jules (1817-1873)

Avocat à Lausanne - CE 1862-1863 (DIPC) - GC 1845-1861, 1864-1873 - CN 1848-1851, 1863-1866, juillet 1870 à janvier 1873 - C aux E juillet 1862-février 1863 - radical - il attaque violemment le gouvernement lors de la mise en régie de la ville de Lausanne.

JOLY Pierre-Isaac (1818-1901)

Juge de paix, puis préfet à Moudon - CE 1862-1866 (DIPC) - GC 1849-1851 - CN 1872-1878 - il vote le compromis du Gothard et est ainsi éliminé du Parlement lors des élections de 1878 - indépendant.

JORDAN-MARTIN Adolphe (1845-1900)

Inspecteur forestier - CE 1883-1900 (DTP) - CN 1881-mai 1883 - C aux E juin 1888-1896 - CN 1896-mai 1900 - un des chefs du parti radical - membre du C d'A de la S.O. 1884-1889 - du Jura-Simplon 1890-1898 - il favorise le percement du Simplon.

MAYOR-VAUTIER Louis (1852-1896)

Propriétaire foncier - GC 1871-1877 - CN juin 1876-1878 et juin 1881-1887 - radical - il s'intéresse beaucoup à diverses entreprises de chemins de fer et de banques - il vote le Compromis du Gothard, d'où son absence du parlement en 1878.

MOREL Marc (1843-1931)

Avocat à Lausanne - GC 1874-1885 - CN 1876-1878 - libéral - membre du C d'A de la S.O.S. 1881-1889 - son attitude à l'égard du Compromis du Gothard empêche sa réélection en 1878.

RAMBERT Louis (1839-1919)

Avocat à Lausanne - GC 1868-1881 - CN 1870-1872 - libéral, ami de Cérésolle - conseiller juridique de Louis Favre, entrepreneur du Gothard - membre du C d'A de la S.O.S 1880-1889.

RUFFY Victor (1823-1869)

Avocat à Lausanne - CE 1863-1867 (DI, DIPC) - GC 1859-1863 - CN juillet 1858-1860, juillet 1861-décembre 1867 - CF 1867-1869 - radical.

RUCHONNET Ernest (1832-1906)

CE 1873-1881 - GC 1870-1873 et 1882-1885 - président de la direction du Jura-Simplon 1892-1902 - il travaille activement à la conclusion des accords en vue du percement du Simplon et fut la cheville ouvrière de cette grande entreprise.

RUCHONNET Louis (1834-1893)

Avocat à Lausanne - CE 1868-1874 (DIPC, DM) - GC 1863-1868, 1874-1881 - CN 1866-1881 - CF mars 1881-1893 - chef de la jeune école radical démocratique vaudoise qui se sépare des radicaux de 1845 - il fonde le journal "La Revue" - membre du comité vaudois du Simplon dès l'origine, il s'en retire au début de septembre 1875 après l'assemblée des actionnaires de la S.O. qui met à pied, entre autres, Antoine Vessaz - cousin d'Ernest Ruchonnet, il préside la Direction du Jura-Simplon de 1892 à 1904.

VAUTIER Jules (1824-1895)

Industriel - GC 1867-1869, 1871-1873 - CN mars 1877-1878 - libéral - administrateur de l'ancienne Cie du Simplon, membre du C d'A du Jura-Simplon - il vote le "compromis du Gothard" d'où son absence du Parlement après les élections de 1878.

VESSAZ Antoine (1833-1911)

Il débute à Lausanne en 1855 comme employé dans les bureaux de l'éconamat de l'ancienne Cie des chemins de fer de l'O.S. - préfet du district de Lausanne 1868-1873 - GC 1874-1878 - CN 1878-mai 1883 - dès 1873, il est, en tant que représentant de l'Etat de Vaud, l'un des quatre directeurs de la S.O. Il donne sa démission en 1875 avec les autres directeurs, ensuite d'une révolution dans l'assemblée des actionnaires - chef incontesté du parti radical - membre du C d'A de la S.O. 1875-1889, de sa commission d'administration 1881-1892 et du C d'A du Jura-Simplon 1889-1892 - passionnément intéressé par les questions de chemins de fer, il met toute son énergie à faire aboutir l'affaire du percement du Simplon dès 1886, étant alors à la tête de la S.O.S. Il préconise avec Ruchonnet la fusion de la S.O.S. avec le Jura-Berne-Lucerne de 1881 - il lutte contre le rachat des chemins de fer, car il estime que cette opération retardera le percement du tunnel.

Canton du Valais

ALLET Alexis (1820-1888)

Notaire, puis avocat à Loèche - CE 1855-1870 - CN 1851-1872 - GC 1847-1855 - conservateur-catholique - il est l'homme du début des chemins de fer en Valais et oeuvre pour le Simplon.

BARMAN Joseph-Hyacinthe (1800-1885)

Député aux Diètes cantonales et fédérales - premier président du GC - ministre plénipotentiaire de Suisse à Paris - colonel fédéral - auteur de l'étude "Simplon, Saint-Gothard et Lukmanier" (1861) - président du C d'A de la Cie du Simplon (1875-1880) - le CE le charge de la rédaction d'un mémoire adressé au CF demandant le retrait de la concession de chemin de fer

BARMAN Louis (1805-1890)

Carrière militaire, puis avocat et notaire - GC 1865-1885 - CN 1860-1878 - radical - C d'A du Jura-Simplon.

CHAPPEX Joseph (1827-1911)

Géomètre - CE 1871-1893 (DTP) - GC 1852-1857, 1865-1877, 1881-1885 - C aux E juillet 1865-mai 1868, juin 1880-mars 1888 - libéral-moderé - expert attribué du Jura-Simplon et de la plupart des chemins de fer de la S.O. - membre du C d'A du chemin de fer de la S.O. représentant l'Etat du Valais.

PIGNAT Hippolyte (1813-1885)

Notaire et géomètre - pendant son exil, de 1844 à 1847, il s'occupe à la construction de chemins de fer en France, puis plus tard, à la construction du chemin de fer Martigny-Bouveret - CE 1848-1853 (DF) - C aux E 1856-mai 1857 - principal négociateur pour la création des chemins de fer - radical.

TORRENTE Henri de (1845-1922)

Avocat et notaire - CE 1881-1905 (DJP, DF) - GC 1871-1901, 1906-1917 - C aux E juin 1888-avril 1898 - conserv.cathol. - membre du C d'A du Jura-Simplon - il combat le rachat des chemins de fer.

Canton de Fribourg

AEBY Paul (1841-1898)

Avocat à Fribourg, puis banquier - syndic de Fribourg 1886-1895 - GC 1886-1898 - CN février à octobre 1881, juin 1883 à juillet 1898 - conserv.cathol. - favorable au percement du Simplon en vue des intérêts fribourgeois - dépose en 1885 une motion en faveur du Simplon au GC.

CHANEY François-Laurent (1833-1883)

Greffier, puis président du tribunal de la Broye - syndic d'Estavayer-le-Lac - GC 1866-1883 - CN 1863 à avril 1883 - conserv.cath., chef du parti à Fribourg - membre du comité d'organisation de l'établissement de la ligne transversale Fribourg-Yverdon - membre du C d'A de la ligne de chemin de fer de la S.O. 1872, 1880-1882.

MENOUD François-Xavier (1821-1904)

Notaire assigné au district de la Gruyère, puis à celui de la Sarine - CE 1876-1892 (F,I) - GC 1856-1901 - C aux E 1872-avril 1883 - conserv.cathol. - il s'intéresse aux questions de chemins de fer: représentant cant. du Jura-Simplon 1890-1900 - membre du C d'A de la S.O.S. (1877-1889) - membre du C d'A de diverses banques.

PYTHON Georges (1856-1927)

Avocat - CE 1896-1920 (DIP) - GC 1881-1921 - CN 1884-1893 - conserv.cathol. - membre du C d'A du Jura-Simplon 1895-1902 - collabore au chemin de fer Fribourg-Morat-Anet et à celui de la Gruyère - au sein du CN, il joue un rôle important dans les questions ferroviaires, - il inaugure la politique simploniste des années 1885-1887.

SCHALLER Julien (1807-1871)

Inspecteur gén. des forêts cantonales - directeur des chemins de fer de Berne-Fribourg-Lausanne, puis des chemins de fer de l'Etat de Berne 1857-1870 - CE 1848-1855 (IP) - GC 1848-1855 - C aux E avril 1850 à nov. 1851 -

CN 1851 à août 1852 - radical - promoteur du C d'A de diverses banques.

THERAULAZ Alphonse (1840-1921)

Commerçant - CE 1874-1880, 1881-1911 (DI, DTP) - GC 1875-1914 - C aux E 1883-1884 - CN 1884-1914 - conserv.cathol. - membre du C d'A de la S.O.S. 1883-1889 et du Jura-Simplon 1890-1902.

WECK-REYNOLD Louis (1823-1880)

Grand propriétaire foncier - CE 1861-1880 (DF) - GC 1861-1880 - CN 1866 à nov.1880 - conserv.cathol. - chef du parti du groupe conserv.cathol. aux Chambres - membre de divers C d'A - il prend une part active dans la construction du chemin de fer Lausanne-Fribourg-Berne, continuant ainsi l'oeuvre de son oncle Rodolphe de Weck - président du C d'A des lignes Lausanne-Fribourg-Berne 1862-1872 - membre du C d'A de la S.O. 1865-1871, 1875-1880 - il réussit à faire adopter le Compromis du Gothard.

VON DER WEIL Alfred (1804-1881)

Greffier du trib.cant. 1841 - chancelier d'Etat 1846-1847 - CE 1857-1865 - GC 1856-1871 - CN 1854-1872 - membre du C d'A de la ligne Lausanne-Fribourg-Berne - membre du comité d'exploitation des chemins de fer Centre-Ouest-Suisse 1865-1871, 1872-1874 - membre du comité de Direction de la S.O. 1872-1875.

CHERONNET Victor (1827-1883)

Ingénieur de Paris - directeur de la S.O. 1875-1883

COLOMB Emile (1845 - ?)

Ingénieur de la S.O. 1868-1877 - inspecteur général de l'exploitation de la S.O.S. 1877-1883 - directeur de la S.O.S. 1883-1889, du Jura-Simplon 1889-1903 - vice président de la Direction du 1er arrondissement des CFF - membre de la Direction générale des CFF 1906-1921.

DE LA VALETTE Pierre-Adrien (1813-1886)

Journaliste et administrateur français - fonde le journal "l'Assemblée Nationale" - administrateur de la Ligne d'Italie - vice-président du C d'A 1856-1862 et 1867-1872.

MEYER Jean (1840 - ?)

Ingénieur du chemin de fer de la S.O. et de la S.O.S et du Jura-Simplon - auteur du projet de percement du Simplon de 1882, repris par la commission des experts en 1886.

GRUNER Erich: L'Assemblée fédérale suisse (1848-1920) Berne, 1966, volume I. DHBS, Neuchâtel, 1921-1934.

NOTES ET REFERENCES

Introduction

1. STEPHENSON, R. et SWINBURNE, M.P. : Rapport sur l'établissement de chemins de fer en Suisse.
2. Loi fédérale concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse (28 juillet 1852). In : Recueil officiel des lois et ordonnances de la Confédération suisse, tome III, pp. 170-175.
3. Les chemins de fer suisses après un siècle (1847-1947). Tome I, p. 102.
4. Projet du Grimsel avec le tracé suivant:
Novare - Orta - Omegna - Gravellona - Domo - Crodo - Ponti - Vallée de Binn - Vallée de Conches - Grimsel - Meiringen - Brünig - Lucerne.

Chapitre I

1. PERRIN, Paul: Les luttes pour le chemin de fer. In : Encyclopédie Illustrée du Pays de Vaud, tome 3, p. 99.
2. Acte de concession du gouvernement du canton de Vaud (8 juin 1852). In : Recueil des pièces officielles relatives aux chemins de fer suisses, tome I, p. 51 à 59.
3. Idem, p. 60-63.
4. Décret du Grand-Conseil du canton de Vaud portant concession pour la construction d'un chemin de fer de Morges à Genève et d'Yverdon à Berne (du 10 juin 1853). In : Recueil des pièces officielles relatives aux chemins de fer suisses, tome II, pp. 21-41.
5. CUONY, Albert: Les débuts des chemins de fer en Suisse, p. 19.
6. Convention pour la construction d'un chemin de fer de Jougne à Massongex (10 mars 1856). In : Bull. GC/VD, 1856, p. 11-12.
7. Exposé des motifs et projet de décret sur le chemin de fer de Jougne à Massongex. In : Bull. GC/VD, 1856, p.5.
8. Idem, p.6.
9. Cette prestation sera ensuite remplacée par une subvention en argent de Fr. 2'250'000.--.
10. Bull. GC/VD, 1856, p. 6.
11. Idem, p. 9.
12. BONJOUR, Félix: Le percement du Simplon - Les négociations (I), p. 5-6.
13. Rapport de la Commission au Grand-Conseil sur le chemin de fer de Jougne à Massongex. In : Bull. GC/VD, avril 1856, p. 34.
14. Idem, p. 36-37.
15. Idem, p. 37.
16. CUONY, Albert: op.cit., p. 20.
17. CF. Annexe I et II.

18. PERRIN, P.: Les débuts du chemin de fer en Valais. In : Annales Valaisannes, 1961, pp. 75-76.
19. CF. ch. II, p. 38.
20. Rapport du CE au GC concernant le transfert de la ligne de Jougne. In : Bull. GC/VD, pièces annexes de la session de septembre 1866, tome 2, pp. 355-356.
21. Idem, p. 357.
22. Convention entre l'Etat de Vaud, la Cie O.S. et la Sté Cusack, Roney et Cie portant transfert à cette dernière de la concession du chemin de fer dès la frontière française près de Jougne à un point de la ligne Morges-Lausanne-Yverdon. In : Bull. GC/VD, 1866, tome 2, p. 69, art. 1.
23. Idem, p. 72.
24. Bull. GC/VD, 1866, tome 2, p. 351.
25. Idem, p. 370.
26. Rapport de la majorité de la commission chargée de l'examen du projet de rétrocession de la ligne de Jougne. In : Bull. GC/VD, tome 2, pièce annexe de la session de sept. 1866, p. 378.
27. Rapport de la minorité de la commission chargée de l'examen du projet de rétrocession de la ligne de Jougne. In : Bull. GC/VD 1866, tome 2, pièce annexe de la session de septembre, pp. 396-397.
28. CF. Chapitre III, p. 54.
29. PERRIN, Paul: Les débuts du chemin de fer en Valais. In : Annales Valaisannes, 1961, p. 65.
30. Convention pour l'établissement d'un chemin de fer en Valais (22.1.1853). In : RL, tome IX, pp. 28-46.
31. Concession du chemin de fer de Sion à la frontière sarde (29.11.1854). In : RL, tome IX, pp. 193-210.
32. Idem, pp. 196-199.
33. Gazette du Valais du 18 octobre 1860, citée par Perrin dans son article sur les débuts du chemin de fer en Valais, p. 157.
34. Statuts, Cie des chemins de fer de la Ligne d'Italie par la vallée du Rhône et le Simplon.
35. CF. Annexe III.
36. Rapport du C d'A de la Cie de la Ligne d'Italie, 1857, p. 9.
37. Convention relative aux chemins de fer du Valais (24 mai 1857). In : AV. Prot. GC/VS, séance de nov. 1876, no 95.
38. Gazette du Valais du 18 octobre 1860, p. 1.
39. CF. Annexes I et II.
40. Protocole des conférences de Berne le 26.12.1861 et les 7, 8 et 9 février 1862 entre M. Allet, Conseiller d'Etat et les délégués de la Cie des chemins de fer de la Ligne d'Italie par le Simplon. In : AV, Bull. GC/VS, no 95, session de nov. 1876.

41. Cahier des Charges, Chemin de fer du canton du Valais (30.4.1866), p. 23 et p. 36.
42. PERRIN, Paul: op. cit., p. 173 à 182.
43. Bull. GC/VS, session ordin. de mai 1870, p. 15.
44. BARNAN, Joseph-Hyacinthe: Mémoire au Département politique de la Confédération suisse sur la Cie de la Ligne d'Italie, publié par ordre du Département politique fédérale.
45. CF Chapitre III, p. 48-50..
46. Rapp. gest. du CE/VS, 1873, p. 29.
47. Bull. GC/VS, session extraord. de nov. 1873, pp. 5-11.
48. Message du CE/VS au GC concernant le chemin de fer du 6/9 février 1874. In : AV, Prot. GC, no 89, session ordin. de février 1874.
49. Bull. GC/VS, session extraord. de février 1874, p. 157.
50. Idem, p. 162.
51. Idem, p. 172-173.
52. Bull. GC/VS, session prorogée de mai 1875 (16 août 1875), p. 168.
53. Bull. GC/VS, session ordin. de nov. 1876, pp. 116-175.
54. Cahier des Charges, Chemin de fer du canton du Valais, 30 avril 1866, p. 36.
55. Rapp. gest. du CE/VS, 1876, pp. 39-40.
56. Idem, p. 41.
57. CF, Annexe I.
58. CUONY, A.: op. cit., pp 28-29.
59. BUCHS, Victor: La construction des chemins de fer dans le canton de Fribourg, p. 56.
60. Idem, pp. 67-68.
61. CF, Introduction, p. 3.
62. Rapp. gest. du CE/FR, 1857, pp. III-V.
63. BUCHS, V.: op. cit., p. 79.
64. Idem, p. 88.
65. Idem, pp. 89-90.
66. Idem, p. 91.
67. Ibid.
68. Idem, p. 92.
69. Rapp. gest. du CE/FR, 1860, p. XVIII.
70. BUCHS, V.: op. cit., p. 96-97, ...
71. Idem, p. 100.
72. Idem, p. 117.
73. Ibid.

- 74. Idem, pp. 123-124.
- 75. Ibid.
- 76. Rapp. gest. du CE/FR, 1863, p. XXIII - XXIV
- 77. Convention du 12 novembre 1863 et décret du 30 janvier 1864 concernant la cession du chemin de fer à l'Etat de Fribourg. In : RL du canton de Fribourg, 1864, pp. 12-28.
- 78. BUCHS, V.: op. cit., p. 146.
- 79. "Cette période, durant laquelle les lignes fribourgeoises Thörishaus-Lausanne et Genève-Versoix, tout en demeurant propriété de notre canton, firent, en ce qui concerne l'exploitation, ménage commun avec celles de l'Ouest et du Franco-Suisse, s'étendit du 18 novembre 1864 au 2 décembre 1873". In : Buchs, op. cit., p. 162.

Chapitre II

1. BONJOUR, Félix: op. cit., p. 3.
2. PERRIN, Paul: Histoire inconnue d'un tunnel alpin. In : Les Alpes, 1961, 8e fasc., pp. 4-5.
3. Rapp. gest. du CE/VS, 1851, p. 11.
4. PERRIN, P.: Histoire inconnue d'un tunnel alpin, p. 5.
"Par cette Convention, les signataires reconnaissent que le tracé par Menouve est le meilleur sous le rapport de la grande sécurité, du moindre développement de la pente et de la plus grande économie."
Idem, p. 6.
5. Idem, p. 7.
6. Idem, pp. 7-8.
7. Courrier du Valais du 22 septembre 1853, p. 1.
8. Rapp. gest. CE/FR, 1855, p. 3.
9. PERRIN, Paul: Les débuts du chemin de fer en Valais. In : Annales Valaisannes, 1961, p. 72.
10. Rapport du CE/VD au GC concernant la question du passage du Simplon par un chemin de fer. In : Bull. GC/VD, pièce annexe de la session extraord. d'août 1863, p. 244.
11. BONJOUR, Félix: op.cit., p. 6.
12. Bull.GC/VD, août 1863, pp. 245-246.
13. L'ingénieur Jacquemin est l'auteur en 1860 du projet d'un tunnel de faite et en 1862 d'un second projet, d'un souterrain deux fois coudé de 11 km de longueur au coût de 53 millions.
L'ingénieur Venetz a élaboré avec la collaboration de M. Clo en 1857 un projet de tunnel de 12,200 km, qui coûte Fr. 73'820'000.--.
In : Dictionnaire géographique de la Suisse, tome 4, p. 689.
14. CF. Annexe IV.
15. CHALLET-VENEL, Jean-Jacques(1811-1893), CE 1858-1861 (DTP), GC 1854-1863, CN 1857-1864.
16. Bull. GC/VD, août 1863, p. 246.
17. Idem, p. 247-248.
18. BONJOUR, Félix: op. cit., p. 7.
19. Rapport du CE/VD au GC concernant les affaires fédérales du 15.11.1865 au 1er mai 1866. In : Bull. GC/VD, pièces annexes, 1866, tome 1, p. 488.
20. Mémoire sur la question du passage des Alpes par les voies ferrées suisses adressé au Conseil fédéral par les gouvernements des cantons de Glaris, Appenzell (Rhodes Extérieures et Rhodes Intérieures), St-Gall, Grisons, Vaud, Valais et Genève, réunis en conférence à St-Gall, le 14 septembre 1863, pp. 4-5.
21. Idem, p. 19.
22. Idem, p. 29.

23. Art. 11: "Lorsque les ratifications nécessaires auront été obtenues, la convention sera soumise à l'examen des autorités fédérales dans le sens de l'article 7 de la constitution fédérale."
Idem, p. 24.
24. L'article 7 de la Constitution fédérale déclare que: "Toute alliance particulière et tout traité d'une nature politique entre Cantons sont interdits. En revanche, les Cantons ont le droit de conclure entr'eux des conventions sur des objets de législation, d'administration ou de justice. Toutefois, ils doivent les porter à la connaissance de l'autorité fédérale, laquelle, si ces conventions renferment quelque chose de contraire à la Confédération ou aux droits des autres Cantons, est autorisée à en empêcher l'exécution. Dans le cas contraire, les Cantons contractants sont autorisés à réclamer pour l'exécution, la coopération des autorités fédérales."
Ibid.
25. Ibid.
26. Rapp. gest. du CE/FR, p. XXII.
27. BONJOUR, Félix: op. cit., p. 7.
28. Idem, p. 8.
29. Ibid.
30. Convention entre la Compagnie de la Ligne d'Italie et la Compagnie anglaise. In : Bull. GC/VD, annexe de la session d'août 1863, p. 332.
31. Idem, p. 333.
32. Idem, p. 340.
33. Antoine DE RIEDMATTEN (1811-1897), notaire, CE 1857-1871, GC 1852-1885, CN 1848-1857, prés. de Sion 1860-1868.
34. Moïse VAUTIER (1831-1899) GE, C d'E 1861-1865, 1870.1879, 1880-1891, 1893-1899, GC 1860-1899, CE 1861-1862.
35. AV, protocole du GC, session de mai 1864, prorogée le 24 août 1864, pièces annexes: Protocole de la conférence intercantonale du 30 mai 1864, p. 2.
36. Bull. GC/VD, 1864, séance du 13 septembre, Convention, p. 51.
37. Idem, pp. 51-52.
38. Idem, p. 52.
39. Ibid.
40. Charles-Louis DE BONS (1809-1879) CE/VS 1856-1871, GC 1850-1861.
41. Convention entre la Compagnie de la Ligne d'Italie et la Compagnie anglaise. In : Bull. GC/VD, annexe de la session extraord. d'août 1864, pp. 332-339.
42. Message sur le subside à allouer pour l'achèvement des lignes ferrées aux abords du Simplon. Le CE/VS au GC, 29 août 1864.
43. Bull. GC/VS, 1864, session ordin. de mai, séance du 2 septembre, p. 40.
44. Idem, p. 41.

45. Exposé des motifs du projet relatif à la convention entre les cantons de Vaud, du Valais et de Genève au sujet des abords du Simplon (août 1864). In : Bull. GC/VD, pièce annexe de la session extraordin. d'août 1864, p. 280.
46. Idem, p. 278.
47. CF. Annexe V.
48. Bull. GC/VD, août 1864, Exposé des Motifs, p. 291.
49. Idem, pp. 291-292.
50. Ibid.
51. Idem, p. 305.
52. CF Annexe IV.
53. Exposé des motifs et projet de décret concernant une participation de l'Etat de Vaud à la construction du chemin de fer de Suisse en Italie par le Simplon, février 1887, p. 5.
54. Bull. GC/VD, session extraord. d'août 1864, pp. 11-12.
55. Rapport du CE/VD au GC sur la question de construction d'une voie ferrée de Jougne à la ligne Morges-Lausanne-Yverdon. In : Bull. GC/VD, pièce annexe de la session extraord. d'août 1864, p. 243.
56. Idem, p. 247.
57. Idem, p. 260.
58. Rapport de la majorité de la commission du GC chargée d'examiner le projet de convention entre les Etats de Vaud, Valais et Genève relatif aux abords du Simplon. In : Bull. GC/VD, session extraord. d'août 1864, p. 248.
59. Idem, pp. 352-353.
60. Rapport de la minorité de la commission du GC chargée d'examiner le projet de convention entre les Etats de Vaud, Valais et Genève, relatif aux abords du Simplon. In : Bull. GC/VD, session extraord. d'août 1864, p. 358.
61. Idem, pp. 362-364.
62. Idem, pp. 365-366.
63. Idem, p. 376.
64. Bull. GC/VD, session extraord. d'août 1864, p. 55.
65. Idem, p. 61.
66. Idem, p. 67.
67. Idem, p. 82.
68. Idem, p. 147.
69. CF, chapitre I, p. 11.
70. Rapp. gest. CE/VS, 1864, p. 12.
71. Rapport du CE/VD au GC concernant les affaires fédérales du 15.11.1865 au 1.5.1866. In : Bull. GC/VD, pièces annexes, 1866, tome 1, pp. 497-498.

72. Idem, p. 503.
73. Mémoire sur la question du passage des Alpes par des voies ferrées adressé à S.E.M. le Général La Marmora président du conseil des ministres du Royaume d'Italie par les gouvernements des cantons de Vaud et du Valais, p. 4.
74. Idem, pp. 4-5.
75. Idem, pp. 10-11.
76. Idem, p. 12.
77. Bull. GC/VD, 1866, tome 1, p. 493.
78. Note du Général La Marmora, président du conseil des ministres de S.M. le roi d'Italie touchant le percement du Simplon (21.2.1866).
In : Bull. GC/VD, 1866, tome 1, pp. 528-529.
79. Idem, pp. 494-495.
80. Les chemins de fer suisses après un siècle, tome I, p. 112.
81. STOCKMAR, Joseph: Histoire du chemin de fer du Simplon, p. 35.
82. Message du Conseil fédéral à la haute Assemblée fédérale concernant les concessions d'un chemin de fer par le St-Gothard (19 juillet 1869).
In : FF, 1869, tome 2, p. 572.
83. Rapp. gest. CE/VS, 1869, p. 25.
84. Rapp. gest. CE/FR, 1869, p. VII.
85. FF, 1869, tome 2, p. 574.
86. Les chemins de fer suisses après un siècle, tome I, p. 113.
87. STOCKMAR, J.: op. cit., p. 36.

Chapitre III

1. Le Franco-Suisse, compagnie neuchâteloise, possède les lignes suivantes: Vaumarcus-Neuchâtel-Neuveville (1859) et Les Verrières (front.française)-Neuchâtel (1860).
2. La loi de 1872 sur les chemins de fer confirme le principe des chemins de fer privés, mais elle s'efforce de fortifier l'influence de l'Etat central en transférant la souveraineté en matière de chemin de fer des cantons à la Confédération..
3. TALLICHET, Edouard: Les chemins de fer suisses et les passages des Alpes.
4. Idem, pp. 20-26.
5. Idem, p. 26.
6. Idem, p. 27-28.
7. Idem, p. 31.
8. Rapport de la Commission (du GC/FR) chargée d'examiner le projet d'association des Compagnies des chemins de fer de la Suisse occidentale, le Franco-Suisse, l'Ouest-Suisse et Lausanne-Fribourg-Berne, pp. 6-7.
9. Rapport du Comité d'exploitation sur sa gestion pendant l'année 1865, pp. 3-4.
10. Idem, p. 10.
11. CF Annexe VI.
12. Second Rapport du Comité d'exploitation sur sa gestion pendant l'année 1866, p. 3.
13. Troisième Rapport du Comité d'exploitation sur sa gestion pendant l'année 1867, pp. 9-10.
14. Ed. TALLICHET: op.cit., p.41.
15. Bull. GC/FR, février 1873, pp. 49-52.
16. Chemin de fer de la S.O.: Rapport du C d'A à l'Assemblée ordinaire et extraordinaire du 7 août 1873, p. 14.
17. Message du CF à la haute Assemblée fédérale concernant la ratification de la fusion de l'O.S., du Franco-Suisse et du chemin de fer de l'Etat de Fribourg (7 juillet 1873). In : FF, 1873, tome III, p. 47.
18. Compagnie du chemin de fer du Simplon: Rapport présenté à l'Assemblée générale extraordinaire du 5 mai 1881 sur la fusion de la Compagnie du chemin de fer du Simplon avec la Compagnie des chemins de fer de la S.O., p. 3.
19. Chemin de fer de la S.O.: Rapport du C d'A à l'Assemblée ord. et extraord. du 7 août 1873.
20. Les chemins de fer de la Broye: sur l'initiative d'un comité intercantonal fribourgeois et vaudois, prend naissance le projet de construire, dans la vallée de la Broye, deux voies ferrées: la Transversale (Fribourg-Estavayer-Yverdon) et la Longitudinale (Palézieux-Payerne-Lyss). Les concessions et des subventions sont accordées par les deux gouvernements concernés entre 1868 et 1873. Les travaux

débutent en 1874 pour s'achever en 1877. Pour les dates d'ouverture des tronçons, CF. Annexe I.

21. CF. Chapitre I, p. 16.
22. ACFF, S. 6, Consortium pour l'achat de la Ligne d'Italie, pièces diverses de la Sté financière vaudoise relatives aux enchères de la Ligne d'Italie.
23. Chemin de fer de la S.O.: Rapport du C d'A à l'Assemblée ordin. et extraord. du 26 juin 1874, p. 52.
24. Jules PHILIPPIN (1818-1882) NE, C d'E 1875-1882, CE 1856-1860, CN 1860-1862 - il consacre vingt ans de sa vie aux chemins de fer - directeur de la Cie S.O. (1865-1875), représente l'Etat au C d'A 1880-1882 - membre du C d'A de la compagnie du Simplon.
25. Convention entre la Cie des chemins de fer de la S.O. et la Société financière vaudoise pour l'acquisition et l'exploitation de la Ligne du Simplon (15.2.1874), p. 3.
26. Idem, p. 5.
27. Arrêté fédéral portant concession du chemin de fer de la Ligne d'Italie par le Simplon, In : FF, 1873, tome IV, p. 735.
28. CUONY, A.: op.cit., p. 46.
29. FF, 1874, tome 1, p. 809.
30. LOMMEL, Th.G.: Société financière vaudoise - Suisse Occidentale et Simplon, p. 4.
31. BUCHS.: op. cit., p. 190.
32. Bull. GC/VD, session ordin. de mai 1875, p. 285.
33. Bull. GC/VD, pièces annexes de la session de mai 1875, p. LIII.
34. Idem, p. 314.
35. CF Annexe VI.
36. Chemin de fer de la S.O.: Rapport du C d'A à la 3ème assemblée générale ordin. et extraord. du 26.6.1875, p. 64.
37. CUONY, A.: op. cit., p. 35.
38. Chemin de fer de la S.O.: Rapport du C d'A à la 3ème assemblée des actionnaires (26.6.1875), p. 64.
39. ACFF, SI. 7, Subventions suisses, canton de Vaud, Exposé des motifs du projet de loi concernant une participation à la construction du chemin de fer à travers le Simplon et le développement du réseau secondaire des voies ferrées du canton de Vaud.
40. Ibid.
41. Bull. GC/VD, session ordin. de printemps 1875, p. 10.
42. Ibid.
43. Ibid.
44. Rapport du CE/VD au GC sur la situation de la S.O. In : Bull. GC/VD, pièce annexe de la session ordin. de printemps 1875, pp. XXXVII-XLII.

45. Bull. GC/VD, pp. 106-128.
46. Chemin de fer de la S.O.: Rapport du C d'A à l'Assemblée des actionnaires du 28 août 1875, pp. 22-24.
47. Idem, p. 58.
48. Il s'agit de MM. Vessaz, von der Weid, Léchét et Philippin. M. Louis Ruchonnet se retire du comité vaudois du Simplon.
49. BUCHS : op. cit., pp. 179-180.
50. Il sera remplacé par Emil Colomb qui occupera ce poste jusqu'en 1889.
51. Rapport de la majorité de la Commission sur les affaires de la S.O.
In : Bull. GC/VD, annexe de la session extraord. d'automne 1875, p. IV.
52. CF Annexe VII.
53. Compagnie du Simplon: Rapport présenté par le C d'A à l'assemblée extraordinaire des actionnaires du 5 mai 1881 sur la fusion de la Cie du chemin de fer du Simplon avec la Cie des chemins de fer de la S.O.
p. 4.
54. ACFF, S. 12, Cie du Simplon - Fusion Simplon-S.O. : Rapport du CE/VD au GC sur l'affaire du Simplon, p. CI.
55. Ibid.
56. Cie du Simplon: Rapport sur la fusion du 5 mai 1881, p. 5.
57. Idem. p. 6...
58. ACFF. S. 12, Rapport du CE/VD au GC sur l'affaire du Simplon, p. CII.
59. CF Chapitre V, p. 80.
60. ACFF S. 12 : Rapport du CE/VD au GC sur l'affaire du Simplon, pp. CII-CIII.
61. Cie du Simplon: Rapport du C d'A sur la fusion du 5 mai 1881, p. 7.
62. Ibid.
63. Idem, p. 13.
64. Rapport présenté à l'Assemblée générale extraord. du 5 mai 1881 par la minorité du C d'A sur le contrat de fusion avec la S.O. (Cie du chemin de fer du Simplon), pp. 19-25.
65. AV, prot. GC/VS, session extraord. de mai 1881, Lettre de la Cie du chemin de fer du Simplon au CE/VD du 6 mai 1881.
66. Ibid.
67. Cie de la S.O.: Rapport du C d'A à l'Assemblée générale des actionnaires (5 mai 1881) au sujet de la fusion avec la Cie du chemin de fer du Simplon, p. 6.
68. Cie du Simplon: Rapport du C d'A sur la fusion du 5 mai 1881, p. 9.
69. "...le Conseil fédéral prendra préalablement, au sujet de ce transfert, le préavis des Gouvernements intéressés, puis l'Assemblée fédérale décidera, après un mûr examen des points litigieux et de tous les faits qui s'y rattachent." In : Recueil officiel des lois et ordonnances de la Confédération suisse, 1872, p. 4.

70. ACFF, S. 11, Arrêté du CE/VD concernant la fusion du 3 juin 1881.
71. Message complémentaire du CE/VS au GC sur la fusion de la Cie du Simplon avec la Cie de la S.O. In : AV, prot. GC/VS, session extraordinaire de mai 1881.
72. L'Arrêté fédéral du 24.9.1873 demande:
- 1) construction et exploitation du chemin de fer:
 - du Bouveret à la frontière française
 - de Brigue à la frontière italienne
 - le raccordement St-Gingolph avec les lignes françaises
 - 2) La Société sera représentée par un fondé de pouvoirs avec élection de domicile en Valais.
 - 3) L'Etat peut devenir propriétaire du chemin de fer à certaines conditions si le travail n'est pas fait dans un certain délai.
 - 4) Un représentant du Valais doit toujours faire partie du C d'A.
- Ibid.
73. ACFF, S. 11, Lettre du Département fédéral des postes et chemins de fer à la Cie du Simplon du 8 juin 1881.
74. BUCHS, V.: op. cit., p. 190.
75. Le Confédéré du Valais du 28 juin 1881.
76. FF, 1881, volume III, pp. 490-493.
77. STOCKMAR, J.: op. cit., p. 43.
78. Gazette du Valais du 16 juin 1881.
79. La Cie du Jura-Simplon est née de la fusion de la Cie S.O.S. avec la Cie Jura-Berne-Lucerne en 1889.

Chapitre IV

1. Les Chemins de fer suisse après un siècle (1847-1947), tome I, p. 129.
2. Ibid.
3. Ibid.
4. Rapp. gest. CE/FR, 1878, p. XXVIII.
5. Rapport du CE/VD au GC concernant la subvention fédérale à la ligne du chemin de fer du St-Gothard. In : Bull. GC/VD, session extraord. d'octobre 1878, pièce annexe, pp. XXVI-XXVII.
6. Message du CF à l'AF concernant l'entreprise du chemin de fer du Gothard. In : FF, 1878, tome 3, pp. 57-102.
7. Bulletin sténographique sur les délibérations des Chambres fédérales concernant l'entreprise du chemin de fer du St-Gothard, juillet et août 1878, tome I, p. 13.
8. Rapport de la majorité de la Commission du CN (Gothard), In : FF, 1878, tome 3, p. 331.
9. Rapport de la minorité de la Commission du CN (Gothard). In : FF, 1878, tome 3, pp. 369-370.
10. Idem, p. 364.
11. BSDCF, tome I, p. 25.
12. Idem, pp. 43-46.
13. Idem, p. 47.
14. Idem, p. 49.
15. Idem, pp. 50-51.
16. Idem, p. 171.
17. Idem, p. 175.
18. Idem, p. 178.
19. Idem, p. 447.
20. Idem, p. 455.
21. Idem, p. 456.
22. Ibid.
23. Idem, pp. 517-518.
24. Idem, p. 537.
25. Idem, pp. 600-601.
26. Idem, p. 602.
27. Idem, p. 603.
28. Idem, p. 501.
29. Idem, pp. 708-710.
30. Idem, pp. 716-717.

31. Idem, p. 592.
32. Idem, p. 593.
33. Idem, p. 636.
34. Idem, p. 810.
35. Idem, p. 811.
36. Idem, p. 827-828.
37. MM. Techtermann et Grand sont absents.
38. M. Vourloud, absent, est favorable au Compromis. M. Duplissis, également absent, refuse le Compromis.
39. La Liberté de Fribourg du 18 janvier 1879, p. 1.
40. Rapport de la minorité de la Commission du Conseil des Etats (Gothard). In : FF, 1878, tome 3, pp. 593-613.
41. BSDCF, tome II, p. 51.
42. Idem, p. 137.
43. M. Vessaz accepte le compromis.
44. BSDCF, tome II, p. 193.
45. Loi fédérale accordant des subventions aux chemins de fer des Alpes (22 août 1878). In : Recueil officiel des lois et ordonnances de la Confédération suisse, 1880, pp. 1-2-.
46. Rapp. gest. CE/VS, 1878, p. 24.
47. Bull. GC/VD, pièce annexe de la session extraord. d'octobre 1878, p. XXIX.
48. Idem, pp. XXXII-XXXIII.
49. Ibid.
50. Rapport du GC/VD par la Commission chargée de préaviser sur le rapport du CE concernant la subvention fédérale à la ligne du chemin de fer du Saint-Gothard (30.9.1878). In : Bull. GC/VD, pièce annexe de la session extraord. d'octobre 1878, p. XLVI.
51. Bull. GC/VD, débat, octobre 1878, p. 57.
52. Idem, pp. 62-64.
53. Idem, p. 73.
54. Idem, p. 74.
55. Idem, p. 57.
56. Idem, pp. 66-67.
57. Idem, pp. 76-77.
58. Idem, p. 78.
59. MM. Morel, Cérésolle, Monnet, Naef et Ansermoz refusent le Rapport du CE/VD.
60. Message du CF à la haute Assemblée fédérale concernant la votation populaire du 19 janvier 1879 sur la loi accordant des subventions aux

- chemins de fer des Alpes. In : FF, 1879, tome I, p. 399.
61. La Revue du 10 janvier 1879, p. 1.
 62. Idem, du 18 janvier 1879.
 63. Ibid.
 64. Le Nouvelliste vaudois du 7, 8 et 13 janvier 1879.
 65. Le Démocrate de la Broye du 29 janvier 1879.
 66. Gazette de Lausanne du 17 janvier 1879, p. 1.
 67. Gazette de Lausanne du 17 janvier 1879, p. 1
 68. CARRARD, Henri: Le Compromis du Gothard. In : Gazette de Lausanne du 11 janvier 1879, pp. 1-2-
 69. La Liberté du 5 janvier 1879, p. 1.
 70. Ibid.
 71. Idem, du 8 janvier 1879.
 72. Ibid.
 73. L'Ami du Peuple du 19 janvier 1879, pp. 1-2.
 74. Le Chroniqueur du 18 janvier 1879, p. 1.
 75. Le Confédéré du 11 janvier 1879.
 76. Le Confédéré du 14 janvier 1879.
 77. Le Journal de Fribourg du 18 janvier 1879.
 78. Idem, du 16 janvier 1879.
 79. Gazette du Valais du 12 janvier 1879, p. 1.
 80. Idem, p. 2.
 81. Le Confédéré du 10 janvier 1879, p. 1.
 82. Gazette du Valais du 15 janvier 1879, p. 1.
 83. CF. Annexe VIII.
 84. CF. Annexe IX.
 85. Le Chroniqueur du 21 janvier 1879, p. 1.
 86. CF. Annexe X.
 87. Le Journal de Fribourg du 23 janvier 1879, p. 2.
 88. CF, Annexe XI.
 89. Gazette du Valais du 26 janvier 1879, p. 1.
 90. Ibid.

Chapitre V

1. ACFF, SI 8, subventions suisses, canton du Valais, procès-verbal: Réunion des délégués des trois cantons à Berne le 17 décembre 1880.
2. Idem, procès-verbal de la réunion du 18 décembre 1880.
3. BONJOUR, F.: op. cit., p. 19.
4. Bull. GC/FR, session ordin. de novembre 1885, p. 110.
5. AV. prot. GC/VS, sèssion extraord. de février 1887, annexe, procès-verbal de la conférence intercantonale du 5 janvier 1887.
6. Ibid.
7. Ibid.
8. AV. prot. GC/VS, session extraord. de février 1887, annexe, lettre du CE/FR à la Compagnie de la S.O.S. (13 janvier 1886).
9. ACFF, SI 8, subventions suisses, canton de Fribourg, procès-verbal: sèance du Comité des administrateurs-délégués du 28 janvier 1886.
10. Message du CE/FR au GC concernant une subvention de 2 millions pour le percement du Simplon du 23 février 1887, p. 7.
11. ACFF, SI 8, subventions suisses, canton de Fribourg, procès-verbal: 2ème conférence intercantonale du 22 mars 1886.
12. Ibid.
13. CF. Annexe XII.
14. Rapport des experts sur le percement du Simplon, p. 8-9.
15. Jean MEYER (1840-1891), ingénieur en chef du chemin de fer de la S.O. et du Jura-Simplon, auteur du projet de percement du Simplon de 1886, CF. Annexe XIII.
16. Rapport des experts, pp. 21-23.
17. Idem, p. 36.
18. Message du CE/FR au GC du 23 février 1887, p. 10.
19. CF. chapitre I, p. 18.
20. ACFF, SI 8, subventions suisses, canton de Fribourg, procès-verbal: 3ème conférence intercantonale du 12 janvier 1887.
21. Idem, conférence particulière intercantonale du 20 janvier 1887.
22. Ibid.
23. Message du CE/FR au GC du 23 février 1887, p. 9.
24. Idem, p. 19.
25. Idem, pp. 19-20.
26. Bull. GC/FR, session ordin. de février-mars 1887, p. 14.
27. Idem, p. 16.
28. Idem, p. 19.
29. La Liberté du 1er mars 1887, p. 1.

30. L'Ami du Peuple du 2 mars 1887, p. 3.
31. Message du CE/FR au GC, 23 février 1887, p. 11.
32. Bull. GC/FR, session ordin. de février-mars 1887, p. 12.
33. Message du CE/FR au GC du 23 février 1887, p. 22.
34. Bull. GC/FR, session ordin. de février-mars 1887, p. 19.
35. Idem, p. 19.
36. Idem, p. 14.
37. Message du CE/FR au GC du 23 février 1887, p. 15.
38. Idem, pp. 15-16.
39. La Liberté du 27 février 1887, p. 1.
40. Bull. GC/FR, session ordin. de février-mars 1887, p. 16.
41. La Liberté du 1er mars 1887, p. 1.
42. Ibid.
43. Message du CE/FR au GC du 23 février 1887, p. 22.
44. Idem, p. 21.
45. Bull. GC/FR, session ordin. de février-mars 1887, p. 18.
46. Idem, p. 14.
47. Le Confédéré du 25 février 1887, p. 1.
48. Ibid.
49. Idem, du 9 mars 1887, p. 1.
50. Bull. GC/FR, session ordin. de février-mars 1887, p. 15.
51. L'Union du 26 février 1887, p. 2.
52. Le Journal de Fribourg du 26 mars 1887, p. 1.
53. L'Union du 5 mars 1887, p. 1.
54. Bull. GC/FR, session ordin. de février-mars 1887, p. 12.
55. Idem, p. 22.
56. Le Confédéré de Fribourg du 25 février 1887, p. 1.
57. L'Ami du Peuple du 2 mars 1887, p. 3.
58. Le Bien Public du 1er mars 1887, pp. 1-2.
59. La Gruyère du 19 février 1887, p. 1.
60. Exposé des motifs et projet de décret concernant une participation de l'Etat de Vaud à la construction du chemin de fer de Suisse en Italie par le Simplon, février 1887, commentaire des cartes en annexe.
CF. Annexes XIV-XV.
61. Ibid.
62. Bull. GC/VD, session extraord. de février-mars 1887, p. 28.
63. Gazette de Lausanne du 18 mars 1887, p. 1.

64. Bull. GC/VD, février-mars 1887, p. 27.
65. Idem, p. 7.
66. La Revue du 9 mars 1887.
67. Ibid.
68. Bull. GC/VD, février-mars 1887, p. 28.
69. Idem, p. 27.
70. Bull. GC/VD, pièce annexe de la session extraord. de février-mars 1887 p. 51.
71. Nouvelliste vaudois du 17 mars 1887, p. 1.
72. Gazette de Lausanne du 13 mars 1887, p. 1.
73. Bull. GC/VD, février-mars 1887, pp. 16-17.
74. Idem, p. 19.
75. Gazette de Lausanne du 19 mars 1887, p. 1.
76. La Revue du 19 mars 1887, p. 1.
77. Bull. GC/VD, février-mars 1887, p. 10.
78. ACFF, SI. 7, subventions suisses, canton de Vaud, proclamation du GC/VD au peuple (affiche).
79. Exposé des motifs, 1887, p. 9.
80. Bull. GC/VD, février-mars 1887, p. 24.
81. Idem, p. 22.
82. BONJOUR, F.: Les Souvenirs d'un Journaliste, tome 1, p. 71.
83. Le Démocrate de la Broye du 16 mars 1887, p. 1.
84. Feuille d'Avis du district d'Avenches du 13 mars 1887, pp. 1-2.
85. La Semaine du 8 mars 1887, p. 3.
86. CF. Annexes XVI-XVII.
87. CF. Annexe XVI.
88. ACFF, SI 8, subventions suisses, canton du Valais, Le GC/VS au peuple valaisan (proclamation).
89. L'Ami du Peuple valaisan du 6 mars 1887, p. 1.
90. Gazette du Valais du 26 janvier 1887, p. 2.
91. Message accompagnant le projet de décret proposant une subvention pour le percement du Simplon, le CE/VS au GC, 18 février 1887, p. 19.
92. Idem, pp. 17-18.
93. Idem, p. 19.
94. Gazette du Valais du 19 mars 1887, p. 1.
95. CF. chapitre I, p. 18.
96. Message du CE/VD au GC, 18 février 1887, p. 20 et 24.
97. Bull. GC/VS, session extraord. de février 1887, p. 191.

98. Idem, p. 196.
99. Walliser Bote du 19 mars 1887, p. 1.
100. Le Villageois du 20 mars 1887, pp. 33-35.
101. CF Annexe XVIII-XIX
102. CF Annexe XVIII
103. Gazette du Valais du 23 mars 1887, p. 1.
104. CF Annexes XIV-XV.
105. CF Annexe XV.

B I B L I O G R A P H I E

I. SOURCES

A. Sources manuscrites

1. Archives de l'Etat du Valais

Protocole des séances du Grand-Conseil

Pièces annexes de la session de mai 1864, prorogée en août 1864, no 68.

"	"	"	"	"	"	novembre 1865, no 71.
"	"	"	"	"	"	février 1874, no 89.
"	"	"	"	"	"	novembre 1876, no 95.
"	"	"	"	"	"	mai 1881, no 105.
"	"	"	"	"	"	février 1887, no 117.

2. Archives des CFF à Lausanne concernant le Simplon

S. 6. Consortium pour l'achat de la Ligne d'Italie

S. 10. Cie du Simplon

- subvention fédérale aux passages des Alpes
- correspondance
- brochures
- affiches

S. 11. Cie du Simplon - Fusion Simplon/S.O.

- bilan, comptes archives (1881/1882)
- convention de fusion (1881)
- articles journaux (1881)

S. 12. Cie du Simplon - Fusion Simplon/S.O.

- approbations fédérales et cantonales
- mesures d'exécution

SI. 7. Subventions suisses

- subvention fédérale
- canton de Vaud

SI. 8. Subventions suisses

- canton de Fribourg
- canton du Valais

B. Sources imprimées

1. Publications officielles de la Confédération

Bulletin sténographique sur les délibérations des Chambres fédérales

concernant l'entreprise du chemin de fer du Gothard (juillet et août 1878). Berne, 1878, 842 + 326 p.

Constitution fédérale pour la Confédération suisse du 12 sept. 1848.

Constitution fédérale de la Confédération suisse du 29 mai 1874. Berne, 1940, 86 p.

Feuille fédérale de la Confédération suisse. Berne, 1851 (tome I, 1869 (tome 2), 1873 (tomes 2-3-4), 1874 (tome 1), 1878 (tome 3), 1879 (tome 1), 1881 (tome 4), 1887 (tome 1).

Recueil des pièces officielles relatives aux chemins de fer suisses. Berne, 1853-1855, 3 tomes.

Recueil officiel des lois et ordonnances de la Confédération suisse. Berne, juillet 1852, décembre 1872, août 1878.

2. Publications officielles du Canton du Valais

Bulletin des séances du Grand-Conseil du canton du Valais, Sion, années 1852-1887.

Message accompagnant le projet de décret proposant une subvention pour le percement du Simplon. Sion, 1887, 28 + 3 p.

Message sur le subside à allouer pour l'achèvement des lignes aux abords du Simplon. Sion, 1864, 4 p.

Rapport de gestion du Conseil d'Etat. Sion, années 1852-1887.

Recueil des lois, décrets et arrêtés du canton du Valais. Sion, tomes IX-XIV, 1852-1887.

3. Publications officielles du canton de Vaud

Bulletin des séances du Grand-Conseil du canton de Vaud + pièces annexes. Lausanne, mars-avril 1856, août 1863, août-sept. 1864, sept. 1866, mai 1875, octobre 1878, mai 1881, février-mars 1887.

Exposé des motifs et projet de décret concernant une participation de l'Etat de Vaud à la construction du chemin de fer de Suisse en Italie par le Simplon, février 1887. Lausanne, 1887, 17 p.

Le percement du Simplon et ses avantages pour le canton de Vaud. Cartes comparatives des zones intéressées au percement du Simplon. Lausanne, 1887.

4. Publications officielles du canton de Fribourg

Bulletin des séances du Grand-Conseil du canton de Fribourg. Fribourg, novembre 1885, février-mars 1887.

Bulletin officiel des lois, décrets, arrêtés et autres actes publics du gouvernement du canton de Fribourg. Fribourg, 1852-1887.

Compte-rendu de l'administration du Conseil d'Etat du canton de Fribourg. Fribourg, années 1852-1887.

Message du Conseil d'Etat du canton de Fribourg au Grand-Conseil concluant à l'allocation d'une subvention de deux millions à l'entreprise

du Simplon. Fribourg, 1887, 23 p.

Rapport de la Commission chargée d'examiner le projet d'association des compagnies des chemins de fer de la Suisse occidentale, le Franco-Suisse, l'Ouest-Suisse et Lausanne-Fribourg-Berne. Fribourg, 1864, 44 p.

5. Publications des Compagnies de chemin de fer

Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses. (Devenu:) Chemin de fer de la Suisse-Occidentale. (Devenu:) Compagnie des chemins de fer de la Suisse Occidentale. Rapports de gestion du conseil d'Administration. Lieux divers, 1859-1881, 22 fasc.

Compagnie des chemins de fer de la Ligne d'Italie par la vallée du Rhône et le Simplon. Jonction centrale des réseaux de chemin de fer au Nord et au Sud des Alpes. Statuts. Paris, 1859, 19 p.

Compagnie des chemins de fer de la Ligne d'Italie. (Devenu:) Chemin de fer du Bouveret à Sion, de St-Gingolph au Bouveret et de Sion à la front. italienne. (Devenu:) Ligne internationale d'Italie par le Simplon. (Devenu:) Compagnie du chemin de fer du Simplon. (Devenu:) Compagnie des chemins de fer de la Suisse Occidentale et du Simplon. (Devenu:) Chemin de fer du Jura-Simplon, rapports de gestion du conseil d'administration. Lieux divers, 1856/57-1902, 43 fasc.

Compagnie des chemins de fer de la Suisse-Occidentale: Rapport du Conseil d'administration à l'Assemblée générale des actionnaires convoquée en séance extraordinaire pour le 5 mai 1881 au sujet de la fusion avec la Compagnie du chemin de fer du Simplon, Lausanne, 1881, 27 p.

Compagnie du Simplon: Rapport présenté par le Conseil d'administration à l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires du 5 mai 1881 sur la fusion de la Compagnie du chemin de fer du Simplon avec la Compagnie des chemins de fer de la Suisse-Occidentale. Lausanne, 1881, 16 p.

Convention entre la Compagnie des chemins de fer de la Suisse-Occidentale et la Société financière vaudoise pour l'acquisition et l'exploitation de la ligne du Simplon. Lausanne, 1875, 7 p.

Recueil des pièces officielles relatives au percement du Simplon. Berne, 1902, 447 p.

6. Journaux

a) le canton du Valais

L'Ami du Peuple valaisan, Sion, janvier-mars 1887.

Le Confédéré, Sion, janvier 1879, janvier-mars 1887.

Courrier du Valais, Sion, 1853.

Gazette du Valais, Sion, 1864, 1878-1879, 1881, 1885-1887.

Le Villageois, Sion, 1887.

Walliser Bote, Sion, janvier 1879, janvier-mars 1887.

b) le canton de Vaud

Le Démocrate de la Broye, Payerne, janvier 1879, janvier-mars 1887.

Feuille d'Avis du district d'Avenches, Moudon, janvier-mars 1887.

Gazette de Lausanne, Lausanne, janvier 1879, janvier-mars 1887.

Le Nouvelliste vaudois, Lausanne, janvier 1879, janvier-mars 1887.

La Revue, Lausanne, janvier 1879, janvier-mars 1887.

La Semaine, Lausanne, janvier 1879, janvier-mars 1887.

c) le canton de Fribourg

L'Ami du Peuple, Fribourg, janvier 1879, janvier-mars 1887.

Le Bien Public, Fribourg, janvier-mars 1887.

Le Chroniqueur, Fribourg, janvier 1879.

Le Confédéré, Fribourg, janvier 1879, janvier-mars 1887.

La Gruyère, Bulle, janvier-mars 1887.

Le Journal de Fribourg, Fribourg, janvier 1879, janvier-mars 1887.

La Liberté, Fribourg, janvier 1879, janvier-mars 1887.

L'Union, Fribourg, janvier-mars 1887.

7. Brochures

Cahier des charges, clauses et conditions sous lesquelles aura lieu le 23 juillet 1866 la vente aux enchères publiques de tout l'actif provenant de la Compagnie du chemin de fer de la Ligne d'Italie par le Simplon (30 avril 1866). Genève, 1866, 51 p.

Mémoire sur la question du passage des Alpes par les voies ferrées suisses adressé au Conseil fédéral par les gouvernements des cantons de Glaris, Appenzell, St-Gall, Grisons, Vaud, Valais et Genève, réunis en conférence à St-Gall, le 14 septembre 1863. Lausanne, 1863, 31 p.

Mémoire sur la question du passage des Alpes par des voies ferrées adressé à S.E.M. le Général La Marmora, président du conseil des ministres du Royaume d'Italie, par les gouvernements des cantons de Vaud et du Valais. Lausanne, 1866, 13 p.

STEPHENSON, R. et SWINBURNE, M.P. : Rapport sur l'établissement de chemins de fer en Suisse. S.l., 1850, 75 p.

II. OUVRAGES GENERAUX ET ETUDES PARTICULIERES

A. Sur les chemins de fer en général

BLANCHARD, Marcel: Géographie des chemins de fer, Paris, 1942, 231 p.

FLACHAT, Eugène: De la Traversée des Alpes par un chemin de fer.
Neuilley, 1859, 84 p.

- LARTILLEUX, Henri: Géographie des chemins de fer d'Europe. Paris, 1851-1953, tome 2, volume I.
- PECHEUX, Julien: La naissance du rail européen (1800-1850). Paris, 1970, 206 p.
- PECHEUX, Julien: L'âge d'or du rail européen (1850-1900). Paris, 1975, 253 p.
- WALLON, M.: Les saints-simoniens et les chemins de fer. Paris, 1908, thèse.

B. Sur la Suisse en général

- Atlas historique de la Suisse publié par H. Ammann et K. Schib. Aarau, 1958, 67 p.
- BLASER, Fritz: Bibliographie des schweizer Presse. Basel, 1956-1958, BD. 2.
- Les chemins de fer suisses après un siècle (1847-1947). Ouvrage commémoratif des postes et des chemins de fer publié en cinq volumes par l'OFFICE FEDERAL DES TRANSPORTS avec le concours des chemins de fer suisses et de nombreux spécialistes sous la direction de René Thiessing et Maurice Paschoud. Neuchâtel, 1949, tome I.
- CLERGET, Pierre: La politique de la Suisse en matière de chemin de fer. In: Revue économique internationale, mai 1905, pp. 372-385.
- CUONY, Albert: Les débuts des chemins de fer en Suisse. Lausanne, 1913, 106 p.
- Dictionnaire géographique de la Suisse publié sous la direction de Charles Knapp, Maurice Borel et de Victor Attinger avec des collaborateurs de tous les cantons. Neuchâtel, 1902-1910, 6 vol.
- Dictionnaire historique et biographique de la Suisse publié sous la direction de Marcel Godet, Henri Türlér, Victor Attinger avec de nombreux collaborateurs de tous les cantons. Neuchâtel, 1921-1934, 7 vol. + 1 suppl.
- Graphisch-statistischer Atlas des schweizerischen Normalbahnen. Erstellt von der Schweiz. Nordostbahn. Zurich, 1883, 40 Taf.
- GRUNER, Erich: L'Assemblée fédérale suisse (1848-1920). Berne, 1966, volume I, 1021 p.

C. Sur le canton de Vaud

- BONJOUR, Félix: Louis Ruchonnet. Sa vie - Son oeuvre. Lausanne, 1936, 299 p.
- BONJOUR, Félix: Souvenirs d'un journaliste. Lausanne, 1931, tome I, 289 p.
- Dictionnaire historique, géographique & statistique du canton de Vaud publié sous les auspices de la Société vaudoise d'histoire et d'archéologie par Eugène Mottaz. Lausanne, 1914-1931, 2 tomes.

Encyclopédie illustrée du Pays de Vaud. Les artisans de la prospérité
Lausanne, 1972, tome 3, 209 p.

Société vaudoise d'histoire et d'archéologie: Cent cinquante ans d'his-
toire vaudoise (1803-1953). Lausanne, 1953, 442 p.

D. Sur le canton du Valais

- COURTEN, Jean-Charles de: Le Valais: passage international. In: Annales
valaisannes, octobre 1918, pp. 1-86.
- PERRIN, Paul : Histoire inconnue d'un tunnel alpin (au Grand-
Saint-Bernard 1839-1866). Extr.: Les Alpes,
1961, 18 p.
- PERRIN, Paul : Le chemin de fer en Valais (1850-1963). In:
Annales valaisannes, 1965, pp. 307-324.
- PERRIN, Paul : les débuts du chemin de fer en Valais. In:
Annales valaisanne, 1961, pp. 61-204.
- RIVAZ, Paul de : Histoire contemporaine du Valais. Sion, 1950,
2 vol.
- ROUX, Elisabeth : La vie politique en Valais (1875-1905). Mémoire
de licence de l'université de Fribourg,
Grimisuat, 1976, 208 p. photocopiées.
- STOCKMAR, Joseph : Histoire du chemin de fer du Simplon. Lausanne,
1920, 140 p.

E. Sur le canton de Fribourg

- BUCHS, Victor : La construction des chemins de fer dans le
canton de Fribourg. Fribourg, 1934, 240 p.
- Encyclopédie du canton de Fribourg. Fribourg, 1977, tome 1, 216 p.

F. Sur le Simplon

- BARMAN, Joseph-H. : Simplon - Saint-Gothard - Lukmanier. Neuilly,
1861, 68 p.
- BONJOUR, Félix : Le percement du Simplon - Les négociations (I).
La ligne de Jougne et de Frasnè-Vallorbe (II).
Lausanne, 1906, 77 p.
- BROCCARD, A. : Le rôle actuel et futur de la ligne interna-
tionale du Simplon. In: Bulletin du personnel
des CFF, novembre 1971, pp. 203-205.
- BUMANN, Peter : Der Verkehr am Simplon. Visp, 1974, S. 180.
- HUBER, William : Les divers percements des Alpes et les intérêts
de la France, de l'Allemagne et de l'Autriche-
Hongrie particulièrement en ce qui touche la li-
gne du Simplon. In: Bulletin de la Société de
géographie commerciale de Paris, 1880, 15 p.

- LOMMEL, Thomas-Georges: Société financière vaudoise, Suisse Occidentale et Simplon. Lausanne, 1876, 24 p.
- MEYER, Jean : Percement du Simplon. Mémoire technique à l'appui des plans et devis dressés en 1881 et 1882. Lausanne, 1882, 120 p.
- MOLA, Ettore : Le chemin de fer du Simplon et les intérêts italiens. Bienne, 1891, 101 p.
- PERRIN, Paul : Regards sur le passé. In: Bulletin des CFF, novembre 1971, pp. 224-226.
- TALLICHET, Edouard : Les chemins de fer suisses et les passages des Alpes. Lausanne, 1870, 208 p.
- TALLICHET, Edouard : Le Simplon et les chemins de fer de la Suisse occidentale. Extr. Bibliothèque universelle et revue suisse, 1875, t. 54, pp. 268-303 et pp. 600-647.
- VAUTHIER, Louis-Léger : Le percement du Simplon et les intérêts de l'Europe occidentale. Paris, 1875, 23 p.

LISTE DES ANNEXES

- I. Dates d'ouverture à l'exploitation des voies ferrées dans les cantons de Vaud, Valais et Fribourg (1855-1887)
- II. Le réseau des chemins de fer suisses en 1900 (carte)
- III. Ligne internationale d'Italie par le Simplon (carte)
- IV. Préavis de la commission cantonale vaudoise pour la construction d'un chemin de fer au travers du Simplon
- V. Comparaison entre les différents passages alpins du prix d'une tonne de marchandise
- VI. Mouvement par kilomètre des produits de la compagnie de la S.O. et de la S.O.S.
- VII. Réseau des lignes exploitées par la Compagnie S.O. en 1878.
- VIII. Le scrutin du 19 janvier 1879: pourcentage de "oui" par canton (carte de la Suisse)
- IX. Le scrutin du 19 janvier 1879: pourcentage de "oui" par district (carte du canton de Vaud)
- X. Le scrutin du 19 janvier 1879: pourcentage de "oui" par district (carte du canton de Fribourg)
- XI. Le scrutin du 19 janvier 1879: pourcentage de "oui" par district (carte du canton du Valais)
- XII. Distances réelles et virtuelles pour diverses traversées des Alpes
- XIII. Projet des experts de 1886
- XIV. Carte comparative des zones intéressées au percement du Simplon (1887)
- XV. Carte de 1887 avec les zones intéressées au percement du Simplon. Carte indiquant la zone actuelle du Simplon (1971)
- XVI. Résultats de la consultation populaire du 20 mars 1887 (canton de Vaud)
- XVII. Le scrutin du 20 mars 1887: pourcentage de "oui" par district (carte du canton de Vaud)
- XVIII. Résultats de la consultation populaire du 20 mars 1887 (canton du Valais)
- XIX. Le scrutin du 20 mars 1887: pourcentage de "oui" par district (carte du canton du Valais)
- XX. Biographie des hommes politiques qui ont oeuvré en faveur du Simplon.

LISTE DES ABREVIATIONS

ACFF	: archives des Chemins de Fer Fédéraux
AV	: archives de l'Etat du Valais
BSDCF	: bulletin sténographique sur les délibérations des Chambres fédérales
Bull. GC/FR	: bulletin des séances du Grand-Conseil du canton de Fribourg
Bull. GC/VD	: bulletin des séances du Grand-Conseil du canton de Vaud
Bull. GC/VS	: bulletin des séances du Grand-Conseil du canton du Va- lais
C aux E	: conseiller aux Etats
C d'A	: conseil d'administration
CE	: conseiller d'Etat
CF	: conseil(ler) fédéral
CN	: conseiller national
DAC	: département de l'agriculture et du commerce
DF	: département des finances
DIPC	: département de l'instruction publique et des cultes
DJP	: département de justice et police
DM	: département militaire
DTP	: département des travaux publics
FF	: feuille fédérale
GC	: député au Grand-Conseil
L.-F.-B.	: compagnie des chemins de fer Lausanne-Fribourg-fron- tière bernoise
Prot. GC/VS	: protocole du Grand-Conseil valaisan
O.S.	: compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses
Rapp. gest. CE/FR	: rapport de gestion du Conseil d'Etat du canton de Fri- bourg
Rapp. gest. CE/VD	: rapport de gestion du Conseil d'Etat du canton de Vaud
Rapp. gest. CE/VS	: rapport de gestion du Conseil d'Etat du canton du Valais
S.O.	: compagnie des chemins de fer de la Suisse-Occidentale
S.O.S	: compagnie des chemins de fer de la Suisse-Occidentale et du Simplon

TABLE DES MATIERES

<u>AVANT-PROPOS</u>	p. I
<u>INTRODUCTION</u>	p. 1
<u>CHAPITRE I : LES DEBUTS DU CHEMIN DE FER DANS LES CANTONS DE VAUD, VALAIS ET FRIBOURG</u>	p. 7
<u>A. LA CREATION DE L'AXE FERROVIAIRE JOUGNE-MASSONGEX</u>	p. 8
1. La fondation de la Compagnie de l'Ouest des Chemins de fer Suisses	p. 8
2. L'aide du canton de Vaud à la ligne Jougne-Massongex	p. 9
3. L'intervention de l'Etat en faveur de la ligne de Jougne	p. 11
<u>B. L'ATTITUDE DES AUTORITES VALAISANNES FACE AUX CHEMINS DE FER</u>	p. 13
1. Les grands projets de La Valette et la contribution de l'Etat	p. 13
2. La première faillite de la Compagnie de la Ligne d'Italie (1865)	p. 15
3. La deuxième faillite de la Compagnie de la Ligne d'Italie et le problème du rachat du chemin de fer par l'Etat	p. 16
<u>C. LES INTERVENTIONS DE L'ETAT DE FRIBOURG DANS LA CONSTRUCTION DE SES VOIES FERREES</u>	p. 19
1. La lutte du canton pour le tracé de ses lignes	p. 19
2. Les difficultés financières de 1859-1860	p. 20
3. La cession du chemin de fer à l'Etat de Fribourg	p. 22
<u>CHAPITRE II: LES PREMIERES NEGOCIATIONS INTERCANTONALES (1852-1869)</u>	p. 24
<u>A. LA CONVENTION ENTRE LA SARDAIGNE, LE VALAIS ET LE CANTON DE VAUD</u>	p. 25
<u>B. LES PREMIERS POURPARLERS ENTRE CANTONS SIMPLONISTES</u>	p. 27
1. Les initiatives des années 1862-1863	
2. L'union des cantons de l'Ouest de la Suisse avec leurs confédérés de l'Est contre le projet du Gothard.	p. 29
3. Le projet de la Compagnie de la Ligne d'Italie	p. 31
<u>C. LA CONVENTION DE 1864</u>	p. 31
1. La proposition de la Compagnie anglaise	p. 32

2. Le projet de convention du 14 juin 1864	p. 32
3. Le vote favorable du Grand-Conseil valaisan	p. 34
4. La convention face aux pouvoirs publics vaudois	p. 34
a) Les motifs du Conseil d'Etat en faveur de la Convention	p. 34
b) Le vote d'ajournement du Grand-Conseil	p. 36
<u>D. LA VICTOIRE DU GOTHARD AU DETRIMENT DU SIMPLON</u>	p. 39
1. Le "système des deux lignes" proposé par les cantons non-gothardistes	p. 39
2. La décision en faveur du Gothard	p. 40
<u>CHAPITRE III : UN ATOUT IMPORTANT POUR LE SIMPLON : LA FORMATION DE LA COMPAGNIE DE LA S.O.S.</u>	p. 43
<u>A. LA NAISSANCE DE LA COMPAGNIE DE LA SUISSE-OCCIDENTALE</u>	p. 44
1. La situation des Compagnies de l'O.S. et du L.-F.-B.	p. 44
2. L'association de 1864	p. 46
3. La fusion de 1873: les exigences du canton de Vaud	p. 47
<u>B. LE RACHAT DE LA LIGNE D'ITALIE</u>	p. 48
<u>C. LA MOTION VAUDOISE PARALYSEE PAR LES DIFFICULTES DE LA S.O.</u>	p. 50
1. La motion Chavannes-Burnat	p. 50
2. La crise de la S.O. : l'assemblée des actionnaires du 26 juin	p. 51
3. Le Grand-Conseil vaudois, confronté à la crise de la S.O.	p. 52
4. La solution à la crise	p. 53
<u>D. LA FUSION ENTRE LA COMPAGNIE DE LA S.O. ET LA COMPAGNIE DU SIMPLON</u>	p. 54
1. L'intervention du canton de Vaud dans les négociations préliminaires	p. 54
2. Le traité de fusion du 26 mars 1881	p. 56
<u>CHAPITRE IV : LA SUBVENTION FEDERALE DE 4,5 MILLIONS : LE COMPROMIS DU GOTHARD</u>	p. 59
<u>A. LES EVENEMENTS QUI ONT PRECEDE LES DEBATS A L'ASSEMBLEE FEDERALE</u>	p. 60
<u>B. LES PROJETS D'ARRETE DU CONSEIL FEDERAL DEVANT L'ASSEMBLEE NATIONALE</u>	p. 61
1. Le rapport de la commission du Conseil national	p. 61

2. Les interventions romandes au Conseil national: le compromis du Gothard	p. 62
3. Le Compromis devant le Conseil des Etats	p. 67
<u>C. LE GRAND-CONSEIL VAUDOIS REFUSE LE COMPROMIS</u>	p. 69
<u>D. LA CONSULTATION POPULAIRE DU 19 JANVIER 1879</u>	p. 71
1. La division de la presse vaudoise	p. 72
2. La presque unanimité de la presse fribourgeoise	p. 73
3. Aucune opposition dans la presse valaisanne	p. 75
4. Les résultats de la votation populaire	p. 76
<u>CHAPITRE V : LA PHASE DECISIVE DES NEGOCIATIONS INTERCANTONALES:</u>	
<u>LA SUBVENTION DE 1887</u>	p. 80
<u>A. LA SUBVENTION AU NIVEAU INTERCANTONAL</u>	p. 81
1. Les premiers pourparlers	p. 81
2. Le rapport des experts	p. 84
3. La troisième conférence intercantonale	p. 86
<u>B. LA SUBVENTION AU NIVEAU CANTONAL</u>	p. 87
1. Le canton de Fribourg	p. 87
2. Le canton de Vaud	p. 92
3. Le canton du Valais	p. 96
<u>C. COMPARAISON DE L'ARGUMENTATION ENTRE LES TROIS CANTONS</u>	p. 99
<u>CONCLUSION</u>	p. 103
<u>ANNEXES</u>	p. 110
<u>NOTES ET REFERENCES</u>	p. 138
<u>BIBLIOGRAPHIE</u>	p. 158
<u>LISTES DES ANNEXES</u>	p. 166
<u>LISTES DES ABREVIATIONS</u>	p. 167
<u>TABLE DES MATIERES</u>	p. 168
